NR 2
(1018)
10.I.1970
ROK XXVII/XLI
CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze: DZIEŃ BEZ LOTÓW ● MISTRZOWIE SPORTU LOTNICZEGO ● METODY MATEMATYCZNE W TRANSPORCIE ● TRZYNASTY ROK ERY KOSMICZNEJ ● POLE MOKOTOWSKIE

Jeden z pary dyżurnej kpt. pil. Jan Zeman. Widzimy go w kabinie samolotu naddźwiękowego. Patrz nasz fotoreportaż na stronach 4 i 5.

Zdjęcie: ST. IWAN (WAF)

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ŻARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 10588 U-42

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

EDWARD GIEREK I SEKRETARZEM KC PZPR

W dniu 20 grudnia 1970 r. odbyło się VII plenarne posiedzenie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Plenum dokonało oceny sytuacji w kraju i podjęło niezbędne uchwały.

Plenum przyjęło rezygnację Władysława Gomułki z funkcji I sekretarza KC i członka Biura Politycznego w związku z jego ciężką chorobą. Plenum powołało na stanowisko I sekretarza KC — **Edwarda GIERKA** (na zdjęciu z prawej).

Plenum postanowiło zwolnić z obowiązków członków Biura Politycznego i Sekretariatu KC: Bolesława Jaszczuka, Zenona Kliszkę i Ryszarda Strzeleckiego oraz z obowiązków członka Biura Politycznego Mariana Spychalskiego.

Plenum powołało:

do składu Biura Politycznego KC: **Edwarda BABIUCHA, Piotra JAROSZEWICZA, Mieczysława MOCZARA, Stefana OLSZOWSKIEGO i Jana SZYDLAKA:**

na zastępców członków Biura Politycznego KC: **Wojciecha JARUZELSKIEGO, Henryka JABŁOŃSKIEGO i Józefa KĘPĘ.**

Plenum powołało do składu Sekretariatu KC: **Edwarda BABIUCHA, Kazimierza BARCIKOWSKIEGO i Stanisława KOCIOŁKA.**

ZMIANY NA NAJWYŻSZYCH STANOWISKACH PAŃSTWOWYCH

23 grudnia 1970 r. odbyło się plenarne posiedzenie Sejmu. Sejm dokonał zmian personalnych na najwyższych stanowiskach państwowych. Na stanowisko przewodniczącego Rady Państwa powołany został — Józef CYRANKIEWICZ (z prawej) w związku z rezygnacją z tego stanowiska Mariana Spychalskiego. Stanowisko prezesa Rady Ministrów Sejm powierzył Piotrowi JAROSZEWICZOWI (na zdjęciu z lewej).

• **WARSZAWA.** Przewodniczący delegacji polskiej na międzynarodową konferencję na temat porywań samolotów w Hadze, dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego MK mgr **Mieczysław Kowieski**, udzielił Polskiej Agencji Prasowej wypowiedzi, przedstawiając szczegółowe zasady uchwalonej w Hadze konwencji oraz jej znaczenie dla walki z piractwem powietrznym. Do tego tematu powrócimy w „Skrzydlatej" w obszerniejszej publikacji.

*

• **WARSZAWA.** Wytwórnia filmowa „Czołówka" zrealizuje barwną impresję filmową o pilotach wojskowych „Ja 7?5-ty" (tytuł roboczy). Głównym walorem filmu będą zdjęcia ewolucji powietrznych samolotów naddźwiękowych.

*

• **WARSZAWA.** Redakcja tygodnika „Żołnierz Polski" rozwiązała konkurs „Imię dla broni", ogłoszony w ub. r. w Dniu Wojska Polskiego. Nadesłano około czterech tysięcy propozycji. Jury konkursu uznało za najtrafniejsze między innymi następujące nazwy: „GROT" — dla samolotu odrzutowego Mig — 21, a „MACZUGA" — dla wyrzutni rakietowej.

*

• **WARSZAWA.** Miłym akcentem kończącym rok potrójnego jubileuszu „Skrzydlatej Polski" było spotkanie zespołu redakcji „Skrzydlatej" z członkami Aeroklubu Warszawskiego. Spotkanie, zainicjowane i zorganizowane przez AW, odbyło się 17 grudnia 1970 r. w warszawskim klubie WSS — WSM na Żoliborzu. W miłej i bezpośredniej atmosferze przypomniano historię prasy lotniczej, wspomniano osobiste przeżycia związane z lotnictwem i „Skrzydlatą", dyskutowano na temat obecnej treści i formy naszego czasopisma.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

Członkowie redakcji otrzymali od kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego pamiątkowe upominki. Obecny na spotkaniu dowódca pułku „Warszawa" ppłk dypl. pil. **Ryszard Grundman**, wręczył najstarszym pracownikom redakcji, **Pawłowi Elszteinowi, Jerzemu R. Koniecznemu i Jerzemu Zarębskiemu**, pamiątkowe odznaki 1 PLM OPK „Warszawa", przyznane im rozkazem dowódcy najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego. Długoletni warszawscy współpracownicy pisma otrzymali od redakcji dyplomy uznania. Po spotkaniu wyświetlono filmy lotnicze produkcji APRL. Za miłe spotkanie dziękujemy kierownictwu Aeroklubu Warszawskiego i kierownictwu Klubu WSS — WSM na Żoliborzu.

*

• **WARSZAWA.** Tradycyjnym zwyczajem Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa zorganizował 19 grudnia 1970 r., w sali Klubu Oficerskiego Dowództwa Wojsk OPK, wieczornicę koleżeńską przy choince, na którą przybyli m. in.: prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych **Zygmunt Burzym** i prezes Aeroklubu Warszawskiego płk mgr **Tadeusz Zieliński**. W czasie spotkania zasłużeni seniorzy otrzymali medale 50-lecia APRL i pamiątkowe plakietki 50-lecia KSL.

Medale „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego" otrzymali: **Kazimierz Chorzewski, Ryszard Bartel, Wanda Modlibowska, Czesław Szczeciński i Lucyna Wasilewska.** Pamiątkowe plakietki Klubu Seniorów Lotnictwa za 50 lat pracy w lotnictwie otrzymali: **Andrzej Bruczyński, Władysław Cichowicz, Aleksander Ciszewski, Stefan Nowak, Stefan Nowicki, Antoni Piotrowski i Wawrzyniec Wieleborek. Władysław Miecznik** otrzymał od Aeroklubu Warszawskiego dyplom uznania — za społeczne wykonanie plakietek dla Klubu Seniorów Lotnictwa.

*

• **ZAMOŚĆ.** W Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych im. M. Wójtowicza w Zamościu odbyło się 13 grudnia 1970 r. uroczyste zaprzysiężenie nowego rocznika elewów.

*

• **WARSZAWA.** Na zaproszenie Aeroklubu PRL przebywała w grudniu 1970 r. z kilkudniową wizytą w naszym kraju dwuosobowa delegacja Aeroklubu Rumunii. Na zakończenie wizyty podpisano umowę o współpracy na 1971 r. pomiędzy Aeroklubem PRL, a Aeroklubem Rumunii.

*

• **BIAŁYSTOK.** Spadochroniarka Aeroklubu Białostockiego, **Gilewska**, znajduje się na liście kandydatów w tradycyjnym konkursie-plebiscycie „Gazety Białostockiej" i WKKFiT na 10 najlepszych sportowców Białostoczyzny.

*

• **WARSZAWA.** W związku ze zlikwidowaniem Centrali Handlu Zagranicznego „Motoimport", sprzedaż za granicę sprzętu lotniczego przekazano do Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo", a usługi agrolotnicze — do Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego Przemysłu Ciągników i Maszyn Rolniczych „Agromet".

Listy

TELEWIZYJNE OPOWIEŚCI LOTNIKÓW

Szanowna Redakcjo!

Już od dłuższego czasu Telewizja Polska przestała nadawać program pt. „W przestworzach, czyli ciekawe opowieści lotników". Wielka szkoda, bowiem program nadawany ze studia łódzkiego cieszył się dużą popularnością oraz zainteresowaniem młodzieży i dorosłych. Mam nadzieję, że nie brak tematów jest przyczyną likwidacji tego naprawdę bardzo ciekawego programu.

Grażyna Bielecka
Lublin

Red. I my żałujemy jedynego, stałego programu lotniczego na małym ekranie, a list naszej Czytelniczki polecamy uwadze Telewizji Polskiej.

SYLWETKA TYGODNIA

WIKTOR SZNUROWSKI

ZWYCIĘZCĄ ubiegłorocznych Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera został pilot Aeroklubu Warszawskiego, Wiktor **SZNUROWSKI.**

Szkolenie szybowcowe rozpoczął on w 1954 roku w Lesznie Wlkp. u instr. Płazińskiego. Awansuje bardzo szybko. W roku 1955 zdobywa srebrną odznakę. W 1956 — złotą, a już w 1957 — diamentową. Dla młodego szybownika był to rok najszczęśliwszy w jego karierze wyczynowej. Obok zdobycia diamentów zakwalifikował się również do mistrzostw Polski, w których wywalczył dobrą, dziewiątą pozycję i miejsce w kadrze narodowej.

W następnych latach musi godzić latanie ze studiami na Politechnice Warszawskiej. Nauka nie pozwala na intensywniejsze latanie wyczynowe. Wprawdzie kilkakrotnie kwalifikuje się do mistrzostw Polski, ale wyniki nie są rewelacyjne. Z powodzeniem natomiast kończy studia i obecnie pracuje w WSK Warszawa-Praga. Jest magistrem inżynierem o specjalności — osprzęt lotniczy.

Lata tylko na szybowcach i ma na swoim koncie 1100 godzin spędzonych w powietrzu. Ostatnio — zarówno na ubiegłorocznych SMP jak i w memoriale — latał wiele na „Zefirze-2", którego właściwości w powietrzu bardzo chwali. W zawodach całorocznych „Skrzydlatej" był już blisko triumfu przed kilku laty, kiedy zajął trzecie miejsce. Zwycięstwo w memoriale — 1970 daje mu awans do tegorocznych mistrzostw Polski. Życzymy więc — powodzenia!

POCZTA

ŻAR

„Co to jest szkoła szybowcowa Żar i kto do tej szkoły może być przyjęty?" — pisze **Bronisław K.** z Rzyk Lp.

Wyczynowa Szkoła Szybowcowa Żar w Międzybrodziu Żywieckim, k. Żywca, jest ośrodkiem Aeroklubu PRL. W okresie od wiosny do jesieni do szkoły przyjmowani są piloci szybowcowi, którzy mają na swoim koncie co najmniej 10 godzin wylatanych samodzielnie na szybowcach. Podczas miesięcznego turnusu na Żarze piloci, w zależności od zaawansowania, zdobywają uprawnienia wyszkoleniowe bądź walczą o wyczyny sportowe.

Żar, dzięki odpowiednio ukształtowanemu górskiemu terenowi, ma wyjątkowo korzystne warunki do latania bezsilnikowego, szczególnie na tzw. prądach wymuszonych.

JAK ZAŁOŻYĆ KOŁO LOTNICZE?

„Wraz z kolegami pragnę założyć koło lotnicze. Jak to zrobić? Proszę też o adres aeroklubu w Nowym Sączu" — pisze **Marek Kargól** z Tarnowa.

Jeśli zebrało się Was co najmniej dziesięciu i macie zagwarantowane korzystanie w określonym czasie z jakiegoś lokalu (potwierdzone przez szkołę, administrację itp.), to możecie liczyć na zarejestrowanie swego koła lotniczego w najbliższym aeroklubie regionalnym i na pomoc tego aeroklubu w dalszej pracy.

Adres Aeroklubu Podhalańskiego — Nowy Sącz, ul. Lwowska 15.

Nasi korespondenci piszą

DOBRY ROK OPOLAN

Dobry był sezon 1970 r. w Aeroklubie Opolskim. Szczególnie wiele sukcesów zanotowała na swoim koncie sekcja samolotowa. Pomimo trudności sprzętowych i lokalowych plan został wykonany z nadwyżką. Największym sukcesem było sprawne przeprowadzenie II Opolskich Zawodów Pilotów i Dziennikarzy, połączonych z I Okręgowymi Zawodami Samolotowymi. Zaniepokojenie budzi tylko poważne zaniedbanie szkolenia w akrobacji średniej i pełnej oraz w lotach grupowych, co uniemożliwia awans młodych pilotów. Wynika to z braku samolotów. Aż 20 opolskich załóg startowało w zawodach klubowych i krajowych, a 6 pilotów zakwalifikowało się do II ligi w 1971 r. Tak gwałtowny rozwój działalności sportowej nie był jeszcze notowany w dziejach klubu. Podać warto, że kierownikiem sekcji samolotowej jest instr. Dionizy Bielański.

Sekcja szybowcowa osiągnęła bardzo dobre wyniki wyszkoleniowe. Sekcja liczy 78 pilotów. Wylatano na szybowcach 998 godzin przy zużyciu 128 godzin resursu samolotowego. Od kilku lat stawiamy na młodzież. Na 1971 rok 4 naszych pilotów zakwalifikowano do szybowcowej kadry juniorów. W sekcji jest 9 pilotów ze złotą odznaką szybowcową, w tym 6 pilotów ma po 2 diamenty, i 10 pilotów z jednym warunkiem do złotej odznaki. Brak szybowców wyczynowych uniemożliwia nam jednak nawiązanie równorzędnej walki z pilotami innych aeroklubów. Ekonomiczne wskaźniki naszego latania cechują się systematycznym obniżaniem kosztów 1 godziny lotu. Dobre wyniki zawdzięczamy instr. Pawłowi Woźniakowi, który niestety odszedł do pracy poza lotnictwem. Obowiązki kierownika sekcji szybowcowej objął instr. Janusz Bańczerowski.

Sekcja spadochronowa naszego aeroklubu osiągnęła stosunkowo niskie rezultaty w działalności wyszkoleniowej i sportowej. Złożyło się na to wiele różnych przyczyn. Pod koniec sezonu odszedł z aeroklubu kierownik sekcji, instr. Antoni Cebak. Obowiązki kierownika sekcji spadochronowej objął instr. T. Grzmil.

Działalność społeczno - polityczna była ważnym odcinkiem pracy Aeroklubu Opolskiego. Współpracujemy z ZMS i innymi organizacjami młodzieżowymi. Bliski kontakt aeroklubu z władzami partyjnymi i terenowymi Opola daje jak najlepsze wyniki. Członkowie aeroklubu przepracowali wiele godzin w ramach prac społecznych.

Za całokształt długoletniej działalności w Aeroklubie Opolskim członkowie naszego klubu otrzymali odznaczenia: **mgr inż. Ryszard Rutkowski** — Brązowy Medal Za zasługi dla Obronności Kraju; **inż. Jerzy Przystajko** — Medal 50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego: **Konrad Kosecki** — odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Ryszard Rutkowski

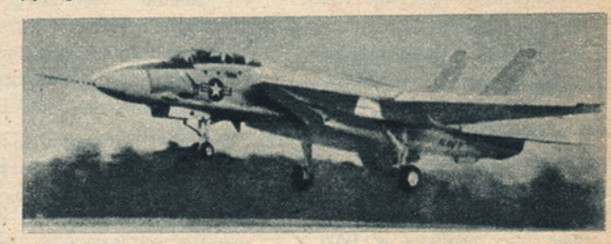
W SKRÓCIE ZE ŚWIATA

ROZBUDOWA LOTNISK MOSKWY

Szeremietiewo i Wnukowo, dwa międzynarodowe porty lotnicze Moskwy, zostaną w najbliższych latach rozbudowane tak, aby mogły przyjmować największe samoloty naddźwiękowe, w tym także tzw. aerobusy powietrzne, zabierające po kilkuset pasażerów.

ZRA WYCOFA SAMOLOTY „COMET"

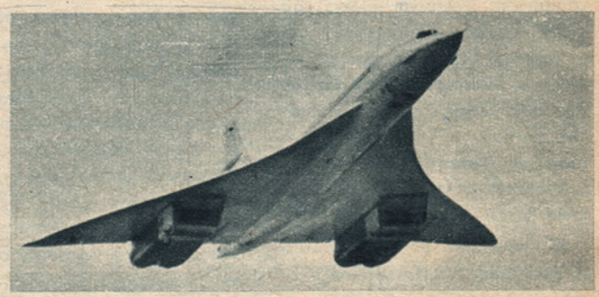
Egipskie linie lotnicze „United Arab Airlines" postanowiły zawiesić loty samolotów produkcji brytyjskiej typu „Comet", a w dalszej przyszłości wycofać je z eksploatacji. Decyzję tę podjęto po ostatniej katastrofie w pobliżu portu lotniczego w Trypolisie (Libia), w której poniosło śmierć 16 osób. Dwa inne samoloty tego samego typu, należące do „United Arab Airlines", z powodu defektów nie mogły wystartować z Ammanu.



KATASTROFA NOWEGO MYŚLIWCA USA

Nowy typ myśliwca dla marynarki USA, Grumman F-14 (zdjęcie wyżej), runął na ziemię podczas lotu próbnego w stanie Nowy Jork.

Myśliwiec F-14, który zastąpić ma osławiony lecz nieudany typ F-111, odbył pierwszy próbny lot 20 grudnia ub. r. Obaj piloci uratowali się, natomiast samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.



„CONCORDE" ZDAJE EGZMAIN

Prototyp anglofrancuskiego naddźwiękowego odrzutowca „Concorde" 001 osiągnął w czasie lotów próbnych wysokość 17 100 m. Najdłuższy czas lotu z prędkością naddźwiękową — 96 minut. Silniki Rolls-Royce SNECMA „Olympus-593-3B" zdały dobrze egzamin. Ogółem prototyp 001 wykonał pomyślnie 110 lotów w czasie 217 godzin, z czego 52 godziny wylatał z prędkością naddźwiękową.

Prototyp 002 natomiast wykonał 63 loty. Próby trwają. Na zdjęciu: Prototyp „Concorde" 002.

powiedzieli nam

O FALI TATRZAŃSKIEJ

Wojciech MOZDYNIEWICZ: W ostatnich miesiącach ubiegłego roku falą w Tatrach wystąpiła tylko dwa razy. 14 listopada, kiedy diamenty zdobyli instruktorzy Aeroklubu Tatrzańskiego Roman Dryja i Janusz Wadlewski, a Paweł Spotowski (przyleciał na „Biesie" z Łodzi) w locie treningowym również uzyskał przewyższenie ponad 5 000 m.

Po raz drugi fala wystąpiła dopiero 30 grudnia. Niestety zabrakło pilotów, ponieważ Łukasz Turkowski z Olsztyna i Andrzej Stefko z Warszawy po bezowocnym oczekiwaniu w Nowym Targu wyjechali... poprzedniego dnia wieczorem. Latałem tego dnia jako jedyny i osiągnąłem wysokość 7 800 metrów, a wznoszenia sięgały jeszcze wyżej... Fala była łatwa do wykorzystania. Niestety, mimo ferii, nie zjawił się żaden z pilotów, choć układ baryczny zademonstrowany w telewizji wyraźnie wskazywał na możliwość wystąpienia fali. Czyżby zainteresowani piloci tego nie zauważyli? Kiedyś bowiem, gdy Wicherek zapowiedział falę, do Nowego Targu zjechało się aż 50 szybowników, ale wówczas akurat fala nie pojawiła się. Bo fala — jak słusznie ktoś powiedział — jest jak kobieta...

Co piszą inni

CZYN ESKADR ZWYCIĘSTWA

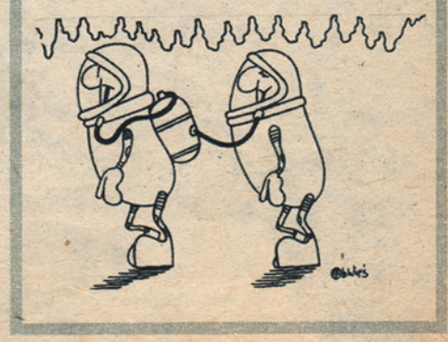
Dla uczczenia 25 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem oraz powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy, w licznych szkolnych kołach lotniczych Aeroklubu Białostockiego powstały Eskadry Zwycięstwa, które podejmowały różnorodne zobowiązania na rzecz środowiska, szkoły i aeroklubu. Wartość prac wykonanych przez 37 Eskadr Zwycięstwa, a także przy współudziale pracowników Aeroklubu Białostockiego oraz członków sekcji samolotowej i szybowcowej, wyniosła ponad 584 tys. zł. W pracy wyróżniły się koła lotnicze przy Technikum Mechanicznym (opiekun **Leon Kłodecki**), Technikum Włókienniczym (opiekun **Waldemar Baks**), Technikum Przemysłu Spożywczego (opiekun **Wiesław Kamiński**) w Białymstoku i szkole podstawowej w Nurcu (opiekun **Józef Przystupa**).

GAZETA BIAŁOSTOCKA

PZL P-24 W ABISYNII

W artykule Zilippa, omawiającym rozwój polskich samolotów myśliwskich PZL z lat międzywojennych (ilustrowanym rysunkiem samolotu PZL P-24G zaczerpniętym ze „Skrzydlatej Polski"), znajduje się taki fragment. ... „Wiele polskich samolotów PZL P-24 sprzedano za granicę również do Turcji i w rejon śródziemnomorski, a jeden egzemplarz w barwach lotnictwa abisyńskiego — brał udział w konflikcie zbrojnym z Włochami".

ALI NUOVE
Włochy



PIONIER LOTNICTWA POLSKIEGO MICHAŁ SCIPIO DEL CAMPO

PIONIER lotnictwa polskiego, inż. Michał Scipio del Campo, urodził się 26 stycznia 1887 r. pod Kijowem na Ukrainie. Szkołę średnią ukończył w Kijowie, następnie studiował na politechnice w Lille, we Francji.

Do latania doszedł w ogóle poprzez sport. Pływał, jeździł na rowerze i pasjonował się modnym wówczas automobilizmem. Po obejrzeniu w kijowskim kinematografie filmu z lotu braci Wright zapragnął także latać. Pierwszy kontakt z powietrzem w czasie lotu nawiązał w 1906 r. na balonie w Saint Cloud pod Paryżem. W czasie studiów we Francji poznaje sławnego wówczas Farmana i uczy się latać w jego szkole. Przyjaźni się serdecznie z pionierem lotnictwa Lathamem, z którym łączy go także wspólna namiętność do polowania. Latają razem na mityngach. Uczestniczy w różnych zawodach i konkursach na terenie Francji, m. in. startuje w konkursie o nagrodę Deutsch de la Meurthe, bierze udział w przelocie Paryż – Bordeaux.

Jest niezmiernie ruchliwy. Lata w Rosji, na Węgrzech i w Polsce. Był pierwszym lotnikiem w Turkiestanie. Łączy go długoletnia przyjaźń ze znakomitym polskim pilotem Adamem Haber-Włyńskim, którego poznaje w Moskwie. Tam też poznaje członków towarzystwa „Awiata" z Warszawy i zostaje zaproszony na pokazy lotnicze do stolicy. 13 sierpnia 1911 r. jako pierwszy polski pilot odbył 17–18-minutowy przelot samolotem nad Warszawą. W „Awiacie" na Polu Mokotowskim jest później szefem pilotażu. Oblatał m. in. polski samolot Cywińskiego-Zbierańskiego, o którym wyraził się z pełnym uznaniem, zachwalając zwrotność i szereg nowoczesnych rozwiązań maszyny.

Będąc w Rosji, latał w Petersburgu i Moskwie, gdzie prowadził także szkołę pilotażu, a następnie przeniósł się do Kijowa, zostając oblatywaczem samolotów konstrukcji Tereszczenki. Podczas jednego z lotów w Turkiestanie rozbija poważnie samolot i ulega ciężkim obrażeniom.

W pionierskich latach lotnictwa w Polsce (1911–1913) inż. Michał Scipio del Campo dał się poznać jako znakomity pilot i demonstrował brawurowo swą sztukę pilotażu w wielu miastach, m. in. w Białymstoku, Bielsku, Cieszynie, Częstochowie, Rzeszowie, Tarnowie, Łodzi, Pabianicach, Krakowie, Wilnie, Lwowie, Warszawie i w Zagłębiu Dąbrowskim, wszędzie wzbudzając aplauz i uznanie. W 1920 r. lata też z Haber-Włyńskim na Ławicy pod Poznaniem. W latach 1923 – – 1926, mieszkając we Francji, pilotuje samoloty Potez i Breguet na lotnisku Orly pod Paryżem. Ten okres kończy praktycznie jego karierę pilota.

Po drugiej wojnie światowej osiedla się na stałe w Katowicach, gdzie zamieszkuje do dziś. Obecnie jest na emeryturze. Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa, udziela się społecznie, szczególnie w Aeroklubie Śląskim, którego jest członkiem honorowym.

Za pionierską działalność w lotnictwie polskim inż. Michał Scipio del Campo został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Zarząd Główny Aeroklubu PRL nadał mu odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

(jrk)

Publikujemy fragmenty wspomnienia Michała Scipio del Campo, zaczerpnięte z pracy zbiorowej pod tytułem „Pierwsze skrzydła". Tym samym pragniemy przypomnieć naszym Czytelnikom, szczególnie najmłodszym, nie tylko nazwisko pioniera lotnictwa polskiego, który 26 stycznia br. obchodzi 84-tą rocznicę urodzin, ale również jak to się latało w latach dziesiątych naszego stulecia na maszynach zwanych wówczas aeroplanami.

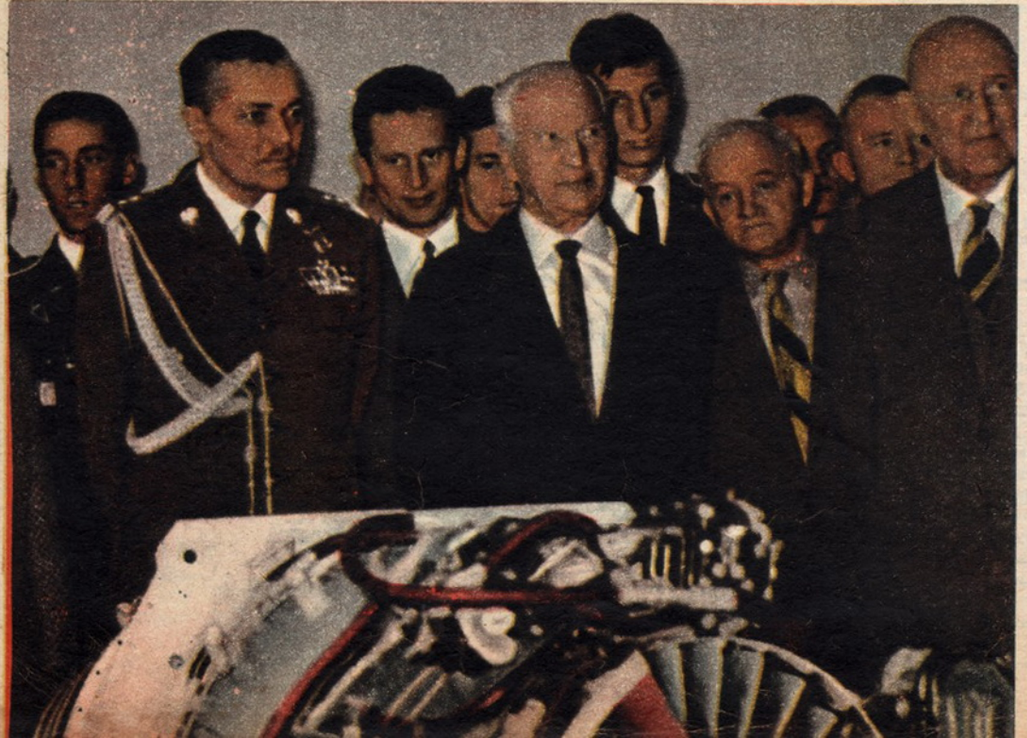
Moje wspomnienia

Po wyremontowaniu szkolnego samolotu nadszedł wreszcie długo oczekiwany dzień pierwszej, nie wiadomo dlaczego tak zwanej „lekcji": cała nauka, bez jakiegokolwiek, chociażby teoretycznego uprzedniego przygotowania, polegała bowiem na kilkurazowym kołowaniu po splantowanym terenie lotniska, bez korekty i wskazówek pilota instruktora. Zaplanowane było następnie wykonanie kilku jednokierunkowych skoków-lotów z lądowaniem u końca lotniska, wirażem na ziemi i z powrotem. Po kilku takich skokach miano przechodzić do właściwego lotu, wirażów i docelowego lądowania.

Lewarek gazu był zabezpieczony drucikiem z plombą, co miało tłumić podaż gazu, ograniczając w ten sposób obroty silnika, a więc i możliwość przedwczesnego wzbicia się. Do dziś dnia nie zdaję sobie sprawy, czy ów drucik pękł przypadkowo, czy też pod celowym naciskiem. Faktem jest, że po kilkudziesięciu metrach pierwszego wyjazdu ruszyłem z kopyta, unosząc tym samym ogon samolotu. Musiałem przy tym pociągnąć na siebie drążek steru, gdyż spojrzawszy w dół uprzytomniłem sobie, że jestem już dobre kilkadziesiąt metrów w powietrzu. Wydało mi się to zupełnie naturalne i z ręką na sercu mogę powiedzieć, że nie doznałem uczucia najmniejszego zaniepokojenia, koncentrując się na prowadzeniu samolotu. Nie było to trudne zadanie. W powietrzu panowała idealna cisza, płatowiec był bardzo stateczny i leciał właściwie sam, bez żadnego wysiłku z mej strony. Wygramoliłem się na jakie 60 metrów wysokości, wszedłem w bardzo szeroki i płaski wiraż, i — po pewnym zniżeniu lotu — wróciłem ku miejscu startu, gdzie wszyscy machali rozpaczliwie rękami, pseudo zaś instruktor literalnie skakał w górę, nakazując natychmiastowe lądowanie. Tak mi się jednak w powietrzu podobało i samolot wzbudzał takie zaufanie, że powtórzyłem okrążenie i zupełnie przepisowo wylądowałem o parę metrów od linii startu. Zapomniano mi nawet należycie „nakiwać", gdyż taka błyskawiczna nauka była świetną reklamą dla Hanriota, który nadjechał, kiedy byłem jeszcze w powietrzu, i dosłownie złapał się za głowę, gdy mu powiedziano, że to ja latam.

Wróciłem do Reims dumny jak paw, chociaż cokolwiek rozczarowany brakiem oczekiwanych emocji. Następny lot przeszedł również zupełnie gładko. Przy trzecim jednak miałem całkiem niepożądane przeżycie. Hanriot w przeciwieństwie do większości innych samolotów zamiast jednego centralnego drążka sterowniczego miał dwa, umocowane obustronnie u krawędzi otwartej gondoli kadłuba. Prawy wprowadzał w ruch ster wysokościowy, lewy zaś powodował tak zwane gauchissement — skrzywienie płaszczyzn nośnych przy wirażach, zachwianiu równowagi itp. Obie więc ręce zajęte były prowadzeniem samolotu, co było poważnym mankamentem. Do prawego drążka, na wysokości uchwytu, była przymocowana zwykła gumowa gruszka, taka sama jaką dziś jeszcze używają fryzjerzy do rozpylaczy. Gruszka ta, połączona również gumową rurką ze zbiornikiem, miała wytworzyć w nim ciśnienie niezbędne dla podaży benzyny do gaźnika. Ujmując więc w garść drążek sterowy razem z gruszką, trzeba było przez cały czas lotu pompować tę nieszczęsną gruszkę pod karą przerwania pracy silnika. Było to, rzecz oczywista, wy-

Seniorzy lotnictwa podczas zwiedzania działu nauk Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Na pierwszym planie dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i Michał Scipio del Campo.



Lot o zmierzchu nad Warszawą dnia 13 sierpnia 1911 r. Samolot pilotuje Michał Scipio del Campo.

Michał Scipio del Campo przy sterze samolotu Etrich.

Zdjęcie z 1911 r. Przy samolocie typu Bleriot — Michał Scipio del Campo.

Zachwytu wypadek ten nie wywołał ani u mnie, ani u zarządu zakładów Hanriota. Pomijając już dość bolesną stratę finansową, uszkodzenie szkolnego samolotu spowodowało dużą przerwę w nauce latania, którą ja — o nieba! — uważałem za już ukończoną, lecz której pragnęli inni, oczekujący swej kolei, adepci...

W parę tygodni po objęciu kierownictwa pilotażu w „Aviacie" wyruszyłem do Kijowa, by wziąć udział w organizowanym tam meetingu. Impreza była ze wszech miar nieudana, miejsce wzlotów fatalnie wybrane i organizacja tak zła, że przybyli nieliczni lotnicy zrezygnowali z uczestnictwa i rozjechali się po paru lotach. Ja osobiście poleciałem na Moranie do majątku znanego kijowskiego multimilionera, Teodora Tereszczenki, w sąsiedztwie Żytomierza, by oblatać samolot skonstruowany nie tyle przez niego, co przez zatrudnionych u niego studentów Kijowskiej Politechniki. Niewiele to było warte ani jako pomysł, ani jako wykonanie — i latać nie mogło.

W locie z Kijowa do Czerwonej, tak się nazywała luksusowa rezydencja Tereszczenki, przeżyłem chwilę największego może niebezpieczeństwa w mojej karierze lotniczej. Dzień był bardzo upalny, leciałem spokojnie na jakichś trzystu metrach nad olbrzymim ukraińskim polem dojrzałego żyta, nucąc coś sobie i niedbale trzymając drążek kierowniczy. Pole kończyło się u brzegu dopływu Dniepru — Teterewa, który w tym miejscu płynął w głębokim wąwozie, o zboczach zarośniętych leszczyną, skąd wybijały liczne źródła. U styku tego dojrzałego pola żyta i wąwozu, widocznie wskutek różnicy temperatur pomiędzy kolumną przegrzanego powietrza znad żyta, a chłodnego znad wody i parowu, powstały tak gwałtowne i nieoczekiwane zaburzenia, że samolot został rzucony najpierw w górę, a potem nieodparcie w dół. Siedziałem nieprzygotowany i nie przywiązany. Wyrwał mi się z ręki drążek sterowniczy i była chwila, kiedy zostałem literalnie wyrzucony, z gondoli. Jakim cudem znów się tam znalazłem, do dziś dnia nie wiem. Oprzytomniałem dopiero po wyrównaniu samolotu kilkadziesiąt metrów nad wodą.

Niebezpiecznych momentów nie brakło w ogóle w mojej karierze, lecz były one zawsze połączeniem niebezpieczeństwa z dużym szczęściem, które pozwalało mi na wyjście cało z opresji, w której niejeden z moich kolegów postradał życie. Może to było szczęście, a może trochę i ogólne wyrobienie fizyczne oraz szybkie refleksy, które do dziś dnia nie zawodzą mnie...

Dziś jestem prawdopodobnie najstarszym wiekiem i stażem lotnikiem Polski, a — zapewne — jednym z niewielu pozostałych przy życiu w świecie. Na moich oczach, a trochę może i z moim pierwotnym, bardzo skromnym udziałem, pierwszy bełkot silniczków okresu ząbkowania przekształcił się w ryk odrzutowców, pierwsze chwiejne kilkusetmetrowe skoki — w regularne loty transkontynentalne, które, kto wie, czy nie staną się wkrótce kosmicznymi.

Dwie wojny światowe, kiedy ani koszt, ani strata życia ludzkiego nie grały żadnej roli, spowodowały gwałtowny rozwój lotnictwa. Czy jednak nie dosyć już ofiar? Czy zbliżając narody przestrzeniowo, lotnictwo nie powinno służyć dalszemu zacieśnianiu więzów przyjaźni i współpracy między nimi, a nie groźbom i agresji?

soce niewygodne i męczące i mogło wchodzić w rachubę tylko przy ówczesnych krótkotrwałych lotach.

Wystartowałem więc pełen zaufania do siebie, okrążyłem dwukrotnie lotnisko, przy trzecim zaś okrążeniu wbrew przepisom wyleciałem cokolwiek poza jego granice. Pech chciał, że gumowa rurka łącząca gruszkę ze zbiornikiem obluzowała się, ciśnienie w nim spadło, dopływ benzyny ustał i silnik zamilkł. Na taką ewentualność nie byłem wcale przygotowany i z lekka straciłem głowę. Przelatywałem właśnie nad hangarami. Przy cokolwiek większym doświadczeniu nietrudno było ostrym wirażem skierować samolot na lotnisko i na nim bezpiecznie wylądować. Ja jednak wybrałem inną drogę i lecąc dalej prosto wylądowałem na, zdawałoby się, dogodnym polu za hangarami. Niestety, był to okres przed żniwami i na polu stały wysokie żyta. Samolot miał podwozie z zawadiacko zagiętymi ku górze płozami, do których były przymocowane koła — urządzenie jakby celowo pomyślane dla zaplątania się w wysokiej słomie. Nastąpiło, co musiało nieuchronnie nastąpić. Zostałem wyrzucony z samolotu, który skapotował, gruchocząc śmigło, i spoczął na grzbiecie w życie, zwrócony obracającymi się jeszcze kołami ku tak nieprogramowo opuszczonemu błękitowi. Sam wyszedłem z tego wypadku bez najmniejszego szwanku, jednak moja pewność siebie doznała poważnego wstrząsu.

Fragment obrad Krajowego Zjazdu Seniorów Lotnictwa we Wrocławiu (grudzień 1968 r.). Wśród seniorów, w pierwszym rzędzie, drugi od lewej Michał Scipio del Campo. Zdjęcia: J. Tobolski, J. Baranowski i archiwum

Zdjęcie współczesne terenu dawnego lotniska mokotowskiego z lotu ptaka. Na pierwszym planie gmach Głównego Urzędu Statystycznego (dawniej w tym miejscu znajdowały się Warsztaty Szybowcowe Antoniego Kocjana) i równolegle do niego biegnąca Aleja Niepodległości. Na zdjęciu u dołu po prawej — domki fińskie i skrawek ulicy Wawelskiej. Zdjęcie: CAF

POLE MOKOTOWSKIE (3)

Płk mgr. inż. JAN CHOJNACKI

DOKOŃCZENIE

Na samolotach tych, w większości nieuzbrojonych przygodni ochotnicy piloci dokonali podczas oblężenia około 100 lotów, mimo że Niemcy strzelali do każdego startującego samolotu — starty odbywały się na zachód, wprost na okopy Wehrmachtu.

W czasie od 17 do 23 września latał np. do Modlina na RWD-8 kpr. pil. Ignacy Radzymiński z rozkazami i medykamentami, za co został przez gen. Rómmla odznaczony Krzyżem Virtuti Militari. (W przeddzień kapitulacji Radzymiński poleciał do Szwecji). W czasie jednego z lotów łącznikowych na wschód zestrzelony został znany komentator radiowy oblężonej Warszawy, kpt. pil. Wł. Polesiński.

Mjr pil. Wyrwicki (zdołał przedrzeć się do Warszawy z Rumunii na RWD-5) na P-11 ostrzelał obiadujących i zaskoczonych żołnierzy Wehrmachtu na Okęciu w ostatnich dniach wojny. Mniej więcej w tym czasie por. pil. inż. Riess i kpr. strz. Urbanowicz, internowani w Rumunii uciekli stamtąd na prototypie „Suma", lądowali najpierw na zajętym Okęciu, a po ostrzelaniu poderwali samolot i lądując na Mokotowie zakończyli dobieg przy ul. Filtrowej (27.IX. o 4.30 — wystartowali do Kowna i osiągnęli cel o godzinie 6.00).

Gdy już zapadła decyzja kapitulacji Warszawy, z Mokotowa odleciało z zamiarem udania się na Węgry 11 samolotów i dwa szybowce [10]). Niezwykłego wyczynu dokonał wówczas mjr Wyrwicki, który na swym jednomiejscowym P-11 usunął radiostację i wywiózł na Węgry ppłk. pil. Iżyckiego, późniejszego dowódcę polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii.

IX. KAPUSTA I FLAKARTILLERIE

Niemcy nie eksploatowali lotniska mokotowskiego i w ten sposób przestało ono praktycznie istnieć wraz z ich wkroczeniem do Warszawy. Obszar centralny byłego pola wzlotów zajęty został przez baterie artylerii przeciwlotniczej, ponieważ był to teren bliski śródmieścia i o bardzo dogodnych dla tej broni kątach zakrycia. Pozostałe tereny władze miejskie nadawały ludności na ogródki warzywne, które oczywiście artylerii nie przeszkadzały. W czasie powstania teren pozostał w rękach hitlerowców.

X. W SŁUŻBIE LUDOWEGO LOTNICTWA

Tradycje lotniskowe w tej części miasta odżyły jeszcze w latach 1945—47, kiedy zainstalowano lotnisko polowe tzw. „Nowe Lotnisko Mokotowskie". Było ono jednak przesunięte bardziej na południe i przylegało południowym skrajem do ulicy Racławickiej. Lotnisko eksploatowane było przez eskadrę samolotów łącznikowych, w skład której wchodził oprócz „Kukuruźników" między innymi również zdobyty samolot typu „Tajfun".

Odżyły także tradycje imprez na Polu Mokotowskim, bo we wrześniu 1945 i 1947 r. odbyły się pokazy lotnicze i skoki spadochronowe w obecności najwyższych władz państwowych, a w czerwcu 1946 r. pierwsze po wojnie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających.

XI. JUŻ TYLKO POMNIK I LEGENDA

Kończąc historię Pola Mokotowskiego, wypada określić jeszcze jego dzień dzisiejszy i jutrzejszy. Tereny byłego lotniska zabudowane są, o dziwo, w bardzo jeszcze niewielkim stopniu, jakkolwiek cała Warszawa rozrosła się wzwyż i wszerz. Głównym powodem jest fakt, że podobnie jak przed wojną mają tu znaleźć miejsce przede wszystkim obiekty administracyjne, kulturalne, naukowe, a te z określonych względów nieco pozostają w tyle za rozwijanym masowo budownictwem mieszkaniowym.

Obecnie główny pas zabudowy ciągnie się wzdłuż ulicy Wawelskiej, gdzie od zachodu idąc spotykamy stadion „Skry", ogród jordanowski, stację CPN i TOS oraz osiedle domków fińskich i GUS w rejonie skrzyżowania z Alejami Niepodległości. Kilka budynków wyrosło na zapleczu przedwojennego domu „wagonu", przy czym kompleks ten sąsiaduje od płd.-wschodu z niewielkim stadionem AZS. Przy trasie Żwirki i Wigury, na południowym skraju Pola Mokotowskiego, zwraca uwagę monumentalny cmentarz — Mauzoleum Żołnierzy Armii Radzieckiej. Stosunkowo najbardziej zabudowany jest teren byłego hipodromu. Znalazły tu miejsce dwa gmachy Politechniki, kompleks zabudowań ITB, bazar, dwie szkoły, osiedle przy nowej ulicy Waryńskiego i wielki kompleks akademicki „Riviera". Pozostałe obszary zajmują jeszcze ogrody i prowizoryczne bazy przedsiębiorstw, na czele z Zakładem Oczyszczania Miasta. Prawie całkowicie natomiast zabudowano już Rakowiec, dawne podejście zachodnie do lotniska.

Jakkolwiek w naturze obserwujemy jeszcze wiele wolnego miejsca, to nie ma go zupełnie w konkretnych planach urbanistycznych, które będą sukcesywnie realizowane. Wg aktualnych koncepcji urbanistycznych, spośród 250 ha powierzchni byłego lotniska około 100 ha zaplanowano na zielone ośrodki wypoczynkowo-rozrywkowe dla dorosłych i młodzieży oraz obiekty sportowe (Skra, AZS).

Około 37 ha przewidziano na obiekty akademickie, szkoły i instytuty, około 17 ha na administrację i kulturę, około 10 ha na handel, gastronomię i usługi komunalne, około 33 ha na ogrody działkowe, ośrodek kultury ogrodniczej i Zakład Hodowli Roślin, 4 ha na lecznicę Ministerstwa Zdrowia, około 11 ha na obiekty mieszkaniowe (adaptacja) i wreszcie 38 ha na potrzeby komunikacyjne całego obszaru.

W ramach powyższego planu, oprócz obiektów istniejących, przewiduje się następujące podstawowe zamierzenia:

1. Wielofunkcyjny ośrodek wypoczynkowo-rozrywkowy, obliczony na jednoczesne wykorzystanie przez 10 tysięcy osób ze Śródmieścia, Mokotowa i Ochoty. Ośrodek zostanie wyposażony w Młodzieżowy Dom Kultury, kawiarnię, czytelnie letnie, ogród zabaw dziecięcych, pawilony i kioski gastronomiczne oraz ślizgawki. W powiązaniu ze stadionem „Skry" dysponować będzie również pływalniami letnimi i zimową, krytą halą sportową itp.
2. Kompleks Biblioteki Narodowej i Biblioteki Technicznej.
3. Dodatkowe obiekty Politechniki Warszawskiej i Wyższa Szkoła Nauk Społecznych. Wielki dom akademicki przy Wawelskiej na miejscu obecnych domków fińskich i mniejszy dom przy ul. Chodkiewicza.
4. Ośrodek obliczeniowy.

Wiele z wymienionych obiektów posiada już wydane lokalizacje i opracowane projekty koncepcyjne. W ten sposób za kilka lat jedynym elementem kojarzącym się ze słynnym lotniskiem mokotowskim będzie w tym rejonie tylko piękny pomnik lotnika, odsłonięty niedawno na rondzie przy zbiegu ulic Wawelskiej oraz Żwirki i Wigury. Na stałe również pozostanie w naszym społeczeństwie owiana legendą bohaterska historia pierwszego polskiego lotniska.

Kto wie, czy nie byłoby słuszne na jednym z projektowanych skwerów — tu gdzie kiedyś malowano wielkie białe koło z napisem „Warszawa" — założyć odpowiedni klomb z pamiątkową tablicą, mówiącą o tym pierwszym w Polsce lotnisku.

10) Szybowce lądowały koło Grójca. Piloci przedostali się na Węgry, chociaż niektórzy z braku paliwa dotarli tam piechotą.

W rejonie dawnego lotniska Mokotowskiego, na rondzie u zbiegu Alei Żwirki i Wigury oraz ul. Wawelskiej, stanął zrekonstruowany Pomnik Lotnika. Na zdjęciu fragment defilady pilotów Aeroklubu Warszawskiego w dniu odsłonięcia Pomnika Lotnika (9 września 1967 r.). Zdjęcie: M. Kobrzyński

PRZED KONGRESEM TECHNIKÓW POLSKICH

CZY BĘDZIEMY LATAĆ SAMOLOTEM DO ZAKOPANEGO?

Jeszcze w końcu bieżącego roku, po zakończeniu rozbudowy portu lotniczego, 100-osobowe Iły-18 latać będą do Krakowa.

FUTUROLOGIA robi prawdziwą karierę. Przewidywanie przyszłości przy pomocy metod naukowych stało się jednak nie tylko modne, ale przede wszystkim bardzo pożyteczne, często wręcz nieodzowne, konieczne. Także więc i prognozowanie rozwoju komunikacji w ogóle, w tym komunikacji lotniczej, jest próbą znalezienia optymalnych rozwiązań, które zaspokoiłyby w przyszłości potrzeby transportowe społeczeństwa, kraju, regionu. I jeśli nawet nie wszystko da się przewidzieć, jako że życie lubi robić niespodzianki, to jednak po prostu warto myśleć perspektywicznie.

Oczywiste jest, że rozwój gospodarczy kraju, a więc i określonego regionu oraz wzrost stopy życiowej ludności zwiększają potrzeby transportowe. Wzrasta więc, m.in. na skutek rozwoju turystyki, zapotrzebowanie na szybki i wygodny transport. Wymagania takie spełnić może w znacznej mierze właściwie rozwinięta komunikacja lotnicza. Aby jednak komunikacja ta była efektywna i społecznie użyteczna, powinna m.in.:

— zdecydowanie skracać czas podróży brutto (dojazd do lotniska, formalności w porcie, przelot) w porównaniu z innymi środkami lokomocji;

— posiadać regularność i pewność odbycia podróży, nie mniejsze od innych środków transportu;

— mieć taką częstotliwość, która gwarantuje pełne wykorzystanie czasu, zyskanego wskutek skrócenia trwania podróży (ma to szczególne znaczenie w ruchu krajowym).

Rozwój i walory regionu krakowskiego powodują wzrost zadań przewozowych oraz stanowią potencjalny rynek dla transportu lotniczego. Stolica regionu, Kraków, jest ośrodkiem o silnie rozwiniętym przemyśle oraz wielkim i prężnym ośrodkiem kulturalnym, bogatym w cenne zabytki historyczne. Podtatrze natomiast ściąga rzesze kuracjuszy, wczasowiczów i turystów w ciągu całego roku.

Ostatnie lata charakteryzowały się dynamicznym wzrostem przewozów w regionie krakowskim. Jako przykład niech posłużą dane dotyczące ruchu turystycznego w tym regionie. W 1960 r. ruch ten zamknął się liczbą 6,3 mln turystów, w 1965 r. — 10,7 mln, w 1970 r. — 13,8 mln. Według przewidywań Pracowni Planów Regionalnych przy Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego w Krakowie ruch ten w 1975 r. wynosić będzie 17,6 mln turystów, w 1980 r. — 19,5 mln i w 1985 r. — 21,9 mln. Prym w ilości przyjmowanych turystów wiodą obecnie tzw. powiaty turystyczne, szczególnie miasto Kraków, powiat nowotarski oraz Zakopane. Prognoza rozwoju ruchu turystycznego przewiduje szczególną intensyfikację tego ruchu do powiatów: limanowskiego, myślenickiego, suskiego i nowosądeckiego, zakładając jednocześnie znaczne zmniejszenie się udziału procentowego ruchu turystów do Krakowa i powiatu nowotarskiego, w tym Zakopanego. Jednak w liczbach bezwzględnych ilość turystów przybywających do tych ośrodków ma wzrosnąć z 2,9 mln w 1965 r. do 4,7 mln turystów w 1985 r. Interesujące jest przy tym, że około 3/4 odwiedzających Kraków i Podtatrze stanowią turyści spoza regionu krakowskiego, w tym znaczna część z Warszawy i województw północnych, a więc najdalej w kraju położonych od Krakowa, oraz z zagranicy. Jeśli chodzi o komunikację lotniczą, to dla przykładu w 1969 r. samoloty PLL LOT na trasach pomiędzy Krakowem a Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Koszalinem i Wrocławiem przewiozły łącznie 145 tys. pasażerów, zaś w 1970 r. — około 160 tys. pasażerów. Przy przewidywanym 8,5-procentowym wzroście tych przewozów rocznie w 1985 r. ruch lotniczy w Krakowie zamknie się liczbą ponad pół miliona pasażerów. Jeśli dodać do tego przewidywaną ilość około 200 tys. pasażerów w ruchu zagranicznym, to przez port lotniczy w Krakowie tylko w 1985 r. przewinie się łącznie około 700 tys. pasażerów. Rok 2000 zamknąłby się natomiast w Krakowie liczbą 2 mln pasażerów lotniczych.

Już więc teraz sprawą pierwszoplanową stała się modernizacja i rozbudowa eksploatowanego portu lotniczego w Krakowie. Właśnie w roku bieżącym m.in. przedłużony zostanie pas startowy, tak by mogły w Krakowie lądować i startować samoloty klasy Il-18, zainstalowane będą nowe pomoce radionawigacyjne i radarowe oraz nowoczesne oświetlenie, zezwalające na lądowanie samolotów o każdej porze i niemal przy każdej pogodzie. W wyniku tej przebudowy Kraków stanie się drugim, po Warszawie, portem lotniczym w Polsce. Wzrośnie równocześnie jego rola jako portu międzynarodowego dla samolotów średniego zasięgu. Należy się więc spodziewać, że po zakończeniu przebudowy zagwarantowana zostanie regularność lotów, która leży u podstaw powodzenia przewozów lotniczych. Obecnie bowiem lotnisko krakowskie cechuje najniższa regularność w kraju, co ma bezpośredni związek ze stagnacją przewozów oraz spadkiem udziału Krakowa w przewozach krajowych. Tak więc już w końcu bieżącego roku podróżni, pragnący szybko i wygodnie dotrzeć do Krakowa, będą mogli skorzystać z samolotu bez narażania się, w zasadzie, na ryzyko odwołania lub znacznego opóźnienia rejsu. Natomiast ci z pasażerów, których celem podróży będzie Zakopane czy inny ośrodek turystyczny Podtatrza, będą mogli skorzystać z komunikacji tzw. wiązanej: samolot — autobus. Jest to, jak się wydaje, rozwiązanie na wiele najbliższych lat. Oczywiście specjalne autobusy powinny odwozić pasażerów bezpośrednio z lotniska do określonej miejscowości.

Prognozowanie rozwoju komunikacji lotniczej dla regionu krakowskiego nie wyklucza również uruchomienia linii lotniczej bezpośrednio do Nowego Targu (Zakopanego), a nawet w jeszcze dalszej przyszłości do Bielska-Białej (Żywca) czy Nowego Sącza (Krynicy). Najbardziej prawdopodobna jest w tej chwili wersja uruchomienia linii do Nowego Targu, czyli w bezpośrednie sąsiedztwo Zakopanego. Przewiduje się, że w przypadku uruchomienia komunikacji lotniczej z tym regionem na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych przewóz pasażerów w 1985 roku wynosiłby 100 tys. osób., a w 2000 r. — 300 tys. osób. Do celów komunikacji lotniczej miałoby być wykorzystane, po odpowiedniej przebudowie, obecne lotnisko sportowe w Nowym Targu.

Prognozy rozwoju muszą być oparte m.in. o rachunek ekonomiczny. Z komunikacją lotniczą bliskiego zasięgu, a do takich należy komunikacja lotnicza w Polsce, sprawa jest szczególnie trudna. Warto sobie bowiem uzmysłowić, że działalność PLL LOT na liniach krajowych jest wysoce deficytowa i przedsiębiorstwo pokrywać musi straty z nadwyżek uzyskiwanych na liniach zagranicznych. Obecne pokrycie kosztów wpływami uzyskiwanymi na liniach krajowych wynosi tylko 40 procent, co oznacza, że deficyt przekracza 200 mln złotych rocznie. Oczywiście utrzymanie krajowej komunikacji lotniczej z punktu widzenia państwa jest uzasadnione m.in. dlatego, że pozwala ona na skracanie czasu podróży, a tym samym daje znaczne oszczędności w bazie hotelowej i zapewnia wykorzystanie czasu pracy wysoko kwalifikowanych pracowników. Niemniej jednak każda decyzja dotycząca krajowej komunikacji lotniczej, w tym komunikacji lotniczej dla Krakowa i Podtatrza, musi dawać gwarancję społecznych korzyści.

HENRYK KUCHARSKI

Już w niedalekiej przyszłości Kraków będzie dysponował nowoczesnym, międzynarodowym portem lotniczym. Zdjęcia: M. Kobrzyński i H. Kucharski

W artykule wykorzystano materiały z narady naukowo-technicznej zorganizowanej w Krakowie przez Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji NOT na temat „Komunikacja lotnicza dla Krakowa i Podtatrza".

W prognozowaniu rozwoju komunikacji lotniczej dla regionu krakowskiego nie wyklucza się, że w przyszłości lotnisko sportowe w Nowym Targu (na zdjęciu) stanie się portem lotniczym Zakopanego i Podtatrza.

RAKIETĄ PO PROMIEŃ

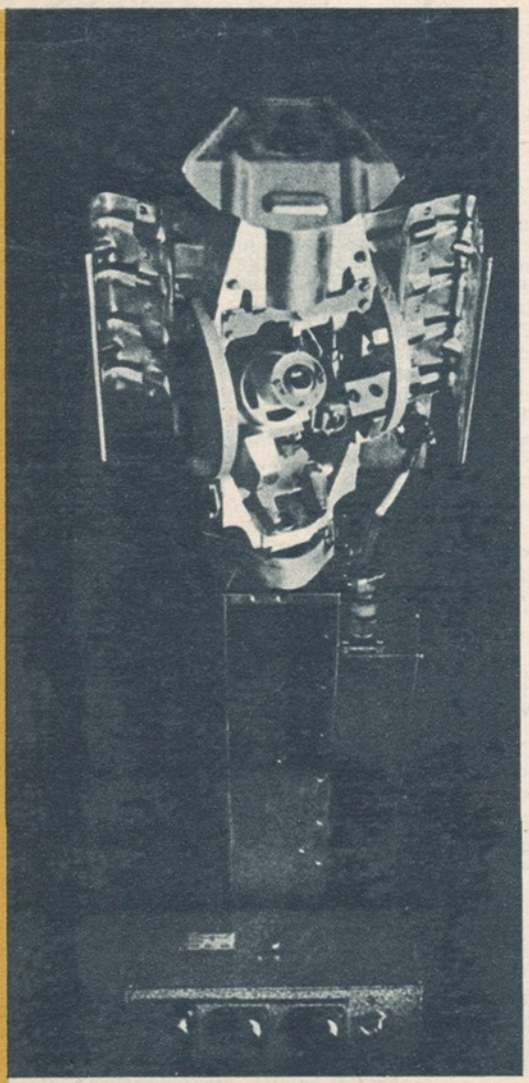
NIECH Czytelnicy wybaczą to bardzo literackie określenie. Faktycznie bowiem rakiety wysyłane są w górne warstwy atmosfery a nawet poza nią, w celu zbadania wszystkich rodzajów promieniowania słonecznego, nie tylko jednego promienia.

Słońce, którego promienie dają życie, jest przedmiotem – że wyrazimy to bardzo naukowo – zainteresowania wielu uczonych, już nie tylko astronomów jak niegdyś. Wśród specjalistów, poświęcających się badaniom Słońca w naszym kraju, do najwybitniejszych należy prof. Jan Mergentaler, dyrektor Instytutu Astronomicznego Uniwersytetu Wrocławskiego, gdzie istnieje Katedra Heliofizyki. Jak już informowaliśmy na pokładzie radzieckiej rakiety „Wertikal-1" wyrzuconej w roku ubiegłym znalazła się aparatura wykonana przez naszych specjalistów – pracowników wspomnianego wyżej Instytutu. Obserwatorium wrocławskie należy do głównych ośrodków badań słonecznych w Polsce, stąd też i powierzenie tej placówce odpowiedzialnego zadania budowy odpowiedniej aparatury (projektu dra Kordylewskiego).

Przypomnijmy w wielkim skrócie parę informacji o najbliższej naszej planety gwieździe. Słońce jest, według współczesnego stanu naszej wiedzy, kulą gazową o średnicy odpowiadającej 109 średnicom Ziemi i masie wynoszącej 333 437 mas Ziemi. Ziemia jest oddalona od Słońca średnio o 149 457 tys. km. W warstwach zewnętrznych Słońca' fotosferze i chromosferze wykryto pierwiastki występujące również na Ziemi, jak wodór, hel, krzem, magnez i inne. Temperatura warstwy zewnętrznej Słońca wynosi około 5 800 stopni K, natomiast temperatura w środku Słońca oceniana jest na około 13 mln stopni.

A oto co na temat aktywności Słońca pisze w jednej ze swych książek prof. Mergentaler: „Istnieją dość dobrze znane powiązania między zmianami słonecznej aktywności i zjawiskami w atmosferze ziemskiej. Występowanie obfitsze w czasie maksimum aktywności słonecznej takich zjawisk, jak zorze polarne, burze magnetyczne, zakłócenia odbioru radiowego, może być wyjaśnione wzmożonym promieniowaniem korpuskularnym i rentgenowskim. Powiązania aktywności Słońca ze zmianami klimatycznymi są zawiłe i przyczyny ich nie są dobrze znane. W niektórych okolicach Ziemi większej ilości plam na Słońcu odpowiada większa ilość deszczów, w innych — mniejsza lub brak w ogóle związku".

Dlatego między innymi z taką pasją badane są wszelkie zjawiska związane z promieniowaniem słonecznym. Chcemy z jednej strony wykorzystać dobrodziejstwa Słońca, a z drugiej ustrzec się przed szkodliwymi skutkami tego promieniowania, szczególnie w otwartej przestrzeni kosmicznej, gdzie Człowiek nie jest chroniony grubą warstwą atmosfery ziemskiej i silnym polem magnetycznym. Rozwój astronautyki, przyszłościowa budowa licznych stacji orbitalnych i statków międzyplanetarnych, to też między innymi powody do jeszcze bliższego zainteresowania się Słońcem.



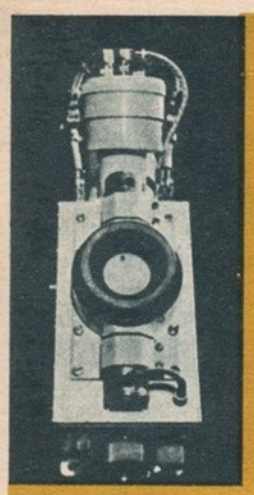
Dzięki technice rakietowej powstała stosunkowo niedawno nowa dziedzina wiedzy — heliofizyka rakietowa, umożliwiająca badanie aktywności Słońca w sposób dotąd nie praktykowany.

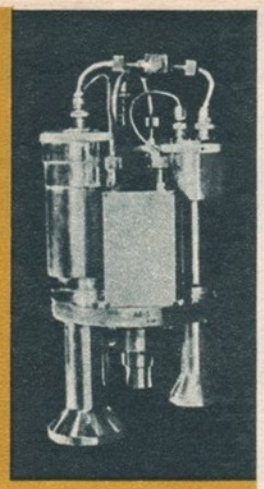
Uczestnicząc w ramach współpracy państw socjalistycznych w programie „Interkosmos", uzyskaliśmy możliwość wysyłania w przestrzeń kosmiczną aparatury, między innymi przeznaczonej do badania promieniowania słonecznego. W Związku Radzieckim od szeregu lat prowadzone są intensywne sondaże przy pomocy pojazdów rakietowych, bądź sztucznych satelitów czy sond międzyplanetarnych.

Na tych stronach przedstawiamy zaledwie kilka szczegółów dotyczących badań słonecznych prowadzonych w Kraju Rad w roku ubiegłym. Badania te prowadzono przy użyciu pojazdów rakietowych i balonów-stratostatów. Fotoreportaż pokazuje oba rodzaje prowadzonych badań. Rakieta badawcza zaopatrzona jest w odpowiednią aparaturę fotograficzną — silny teleskop, który umożliwia zrobienie znacznie dokładniejszych zdjęć, niż można by tego dokonać z powierzchni Ziemi. Pojazd rakietowy z teleskopem pokazano na środkowym dolnym zdjęciu. Natomiast z lewej strony u dołu widzimy aparaturę przeznaczoną do badania spektralnego ultrafioletowego promieniowania Słońca. Aparaturę tę zbudowali astronomowie z Krymu. Spektrograf tego typu wykorzystywany może być na satelitach i dużych pojazdach rakietowych.

Drugi rodzaj badań to wzloty balonów z podwieszoną aparaturą. Właśnie taki stratostat latem ubiegłego roku już po raz trzeci wykonał zdjęcia fotosfery Słońca (zdjęcie powyżej). Balon unosił ogromną aparaturę widoczną na jednym ze zdjęć. Jest to całe automatyczne obserwatorium astronomiczne z systemem teleskopów, telemetrią, spektroskopami i aparaturą telewizyjną na pokładzie. Warto podać, że pierwsze wzloty podobnych obserwatoriów astronomicznych rozpoczęto w roku 1966 i 1967. W ostatnim locie trwającym około 9 godzin uzyskano szereg zdjęć Słońca i jego spektrogramów,

SŁOŃCA



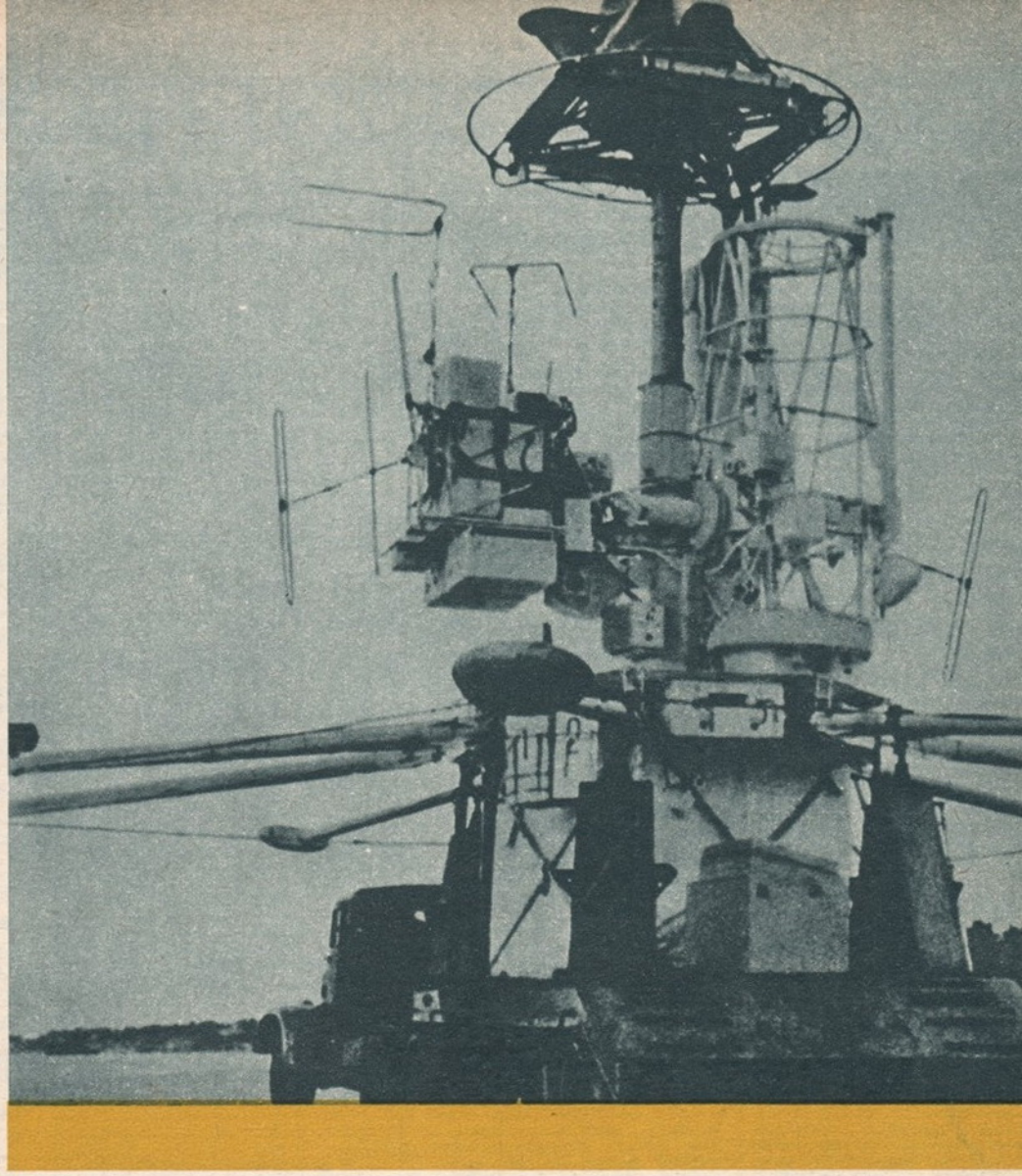


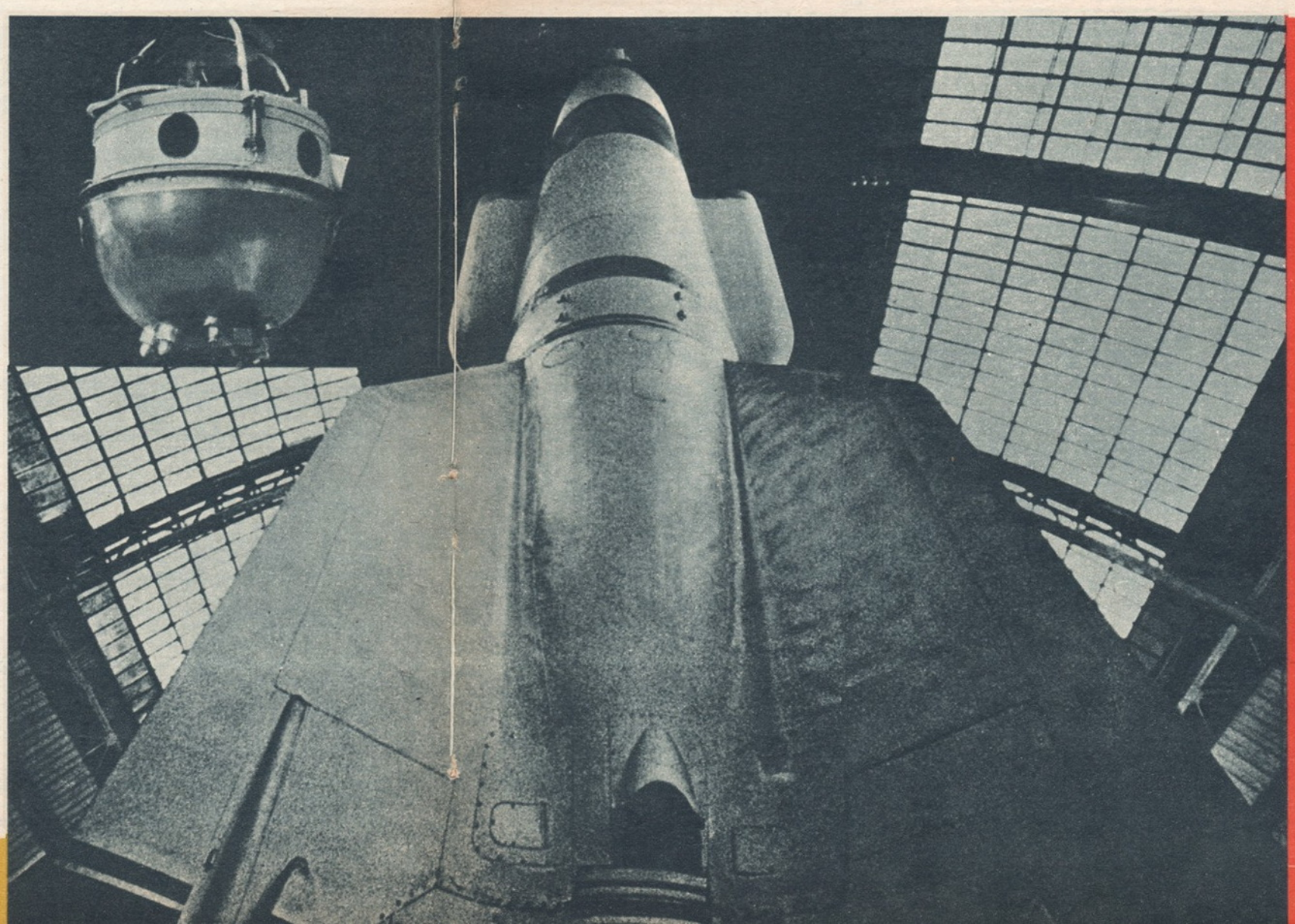
Na zdjęciach — od lewej: Fotometr gwiazdowy i oryginalny przyrząd skonstruowany przez krymskich astrofizyków służący do badania wpływu przestrzeni kosmicznej na optykę stosowaną w astronomii. Z prawej: Obserwatorium astronomiczne na przyczepie samochodowej. U dołu z prawej: Start stratostatu z obserwatorium.

które wywołały żywe zainteresowanie, aby nie powiedzieć sensację w świecie specjalistów. Między innymi takie sławy, jak dr Szwarzshild z USA i K. Kipenheuer z NRF stwierdzili, że radzieckie zdjęcia fotosfery z „granulkami" należą do nielicznych udanych, jakie mieli okazję oglądać.

Akademik A. Siewiernyj, dyrektor geofizycznego obserwatorium krymskiego, tego, które ustaliło w pewnym sensie program badań heliofizycznych, stwierdził w wywiadzie udzielonym miesięcznikowi „Sowieckij Sojuz": „Teleskopy w Kosmosie „widzą" lepiej i więcej niż na Ziemi. Badania wykazały, że na wysokości ok. 300 km można prowadzić obserwacje bez wpływu np. świecenia atmosfery (występującego zwłaszcza nocą)".

PAWEŁ ELSZTEIN





„WOJNA LOTNICZA" MIĘDZY USA I FRANCJĄ

Niedawno, na wniosek senatora Warrena Magnussona, senat amerykański jednogłośnie powziął uchwałę o zakazie lotów nad krajem cywilnych samolotów naddźwiękowych. Oficjalnie została ona powzięta w związku z walką z hałasem, a w szczególności z gwałtownym hukiem, wywoływanym przez silne uderzenia fal powietrza, które powodują samoloty naddźwiękowe.

Motywacja ta jest jednak uważana za pretekst. Magnusson jest senatorem ze stanu Waszyngton, na terenie którego znajdują się zakłady Boeinga, a koncern ten opracowuje właśnie projekt budowy naddźwiękowego samolotu komunikacyjnego. Ponadto w senacie został złożony wniosek o przyznanie Boeingowi kredytów w wysokości 290 mln dolarów na budowę tego samolotu.

Nie ma wątpliwości, że uchwała — wbrew pozorom — nie została skierowana przeciwko Boeingowi. Kiedy bowiem Boeing zbuduje wreszcie swój naddźwiękowy samolot, uchwała zostanie na pewno zrewidowana i uchylona. Jest ona skierowana przeciwko anglofrancuskiemu samolotowi naddźwiękowemu „Concorde". Jest to utajone zaostrzenie walki o niebo między Ameryką i Europą.

Walka ta rozpoczęła się w 1962 roku, kiedy rządy Francji i Anglii zawarły umowę o wspólnej budowie naddźwiękowego samolotu pasażerskiego, który nazwano „Concorde". Nie ukrywano wówczas, że projekt ten ma znaczenie gospodarcze i polityczne, że chodzi o złamanie monopolu amerykańskiego na budowę samolotów transkontynentalnych i uniezależnienie się od amerykańskiej przewagi i wpływów w lotnictwie.

Projekt budowy „Concorde" poważnie zaniepokoił Amerykę. Rozpoczęła się walka, prowadzona przez amerykańskie koncerny, które usiłowały wszelkimi środkami zapobiec budowie tego samolotu. Stosowano naciski dyplomatyczne, wszczęto akcje propagandowe, uruchomiono inne sposoby. Na próżno; rozpoczęły się pierwsze próbne loty „Concorde". Mało tego; oprócz „Concorde" od dawna w próbach znajdował się już także radziecki samolot naddźwiękowy Tu-144.

Uchwała senatu amerykańskiego, zdaniem obserwatorów, ma na celu ograniczenie możliwości wykorzystania samolotu anglofrancuskiego przez amerykańskie linie lotnicze, które wykazały ogromne zainteresowanie „Concorde". Linie te planowały 24 połączenia między wschodnimi i zachodnimi rejonami kraju właśnie przy użyciu samolotów „Concorde". Obecnie będą musiały zrezygnować z nich.

Na reakcję ze strony francuskiej nie trzeba było czekać zbyt długo. Deputowany Douzans zaproponował podjęcie wobec Amerykanów kroków odwetowych. Douzans jest deputowanym z departamentu Haute Garonne, którego stolicą jest Tuluza, w której — jak wiadomo — mają być produkowane naddźwiękowe samoloty „Concorde". Deputowany domaga się, aby w zamian rząd Francji wydał zakaz już obecnie lotów nad terytorium Francji amerykańskich samolotów Boeing-747, które podczas startu i lądowania wywołują hałas przekraczający dopuszczalną normę.

Co z tego wszystkiego wyniknie — zobaczymy. Faktem jest jednak, że amerykańskie zabiegi mające na celu zaduszenie „Concorde" natrafiły na silny, zdecydowany opór Francuzów.

DOCZEKAŁ SIĘ WRESZCIE

Wrak podwieszonego pod potężnym śmigłowcem samolotu, to Stinson dwóch amerykańskich pilotów Berta Hassella i Parkera Cramera, którzy... 19 sierpnia 1928 roku podjęli próbę przelotu trasy Rockford (USA) — Sztokholm. Próba nie udała się: samolot rozbił się na Grenlandii, ale obaj lotnicy wyszli z wypadku bez większego szwanku i przez dwa tygodnie szukali pomocy. Zabłąkanych — uratował patrol wojskowy. Samolot jednak trzeba było pozostawić wśród wiecznych lodów.

Przez ponad 40 lat, pod coraz grubszą pokrywą śniegu, samolot czekał na lepsze czasy. Aż — zainteresowało się nim jedno z muzeów w USA. Przy pomocy śmigłowca Stinson został wydobyty i przetransportowany na statek.

Ciekawostka: niefortunni piloci żyją, cieszą się dobrym zdrowiem i wciąż płacą raty za kupiony kiedyś samolot.

PORT LOTNICZY — KOLOS

Między Dallas i Fort Worth rozpoczęto budowę olbrzymiego portu lotniczego. Będzie on miał 9 pasów startowych, umożliwiających co 13 sekund start lub lądowanie. Na „bocznicy" będzie można parkować jednocześnie 220 odrzutowców Boeing - 747. Dwie całkowicie zautomatyzowane centrale umożliwią przygotowanie do załadunku lub wyładunku towarów aż 100 samolotów typu Boeing-747 jednocześnie. Pod względem zdolności przeładunkowych nowy port lotniczy będzie większy niż największe porty morskie. 13 budynków dla odpraw pasażerskich powstanie wzdłuż 6,5-kilometrowego pasa, połączonego systemem ekspressowych kolejek. Umożliwi to przewiezienie 50 mln pasażerów rocznie. Parking dla samochodów pomieści 40 tys. pojazdów.

SAMOLOTY „MIRAGE" DLA LIBII

Agencja UPI donosi, powołując się na źródła rządowe w Paryżu, że Francja rozpoczyna w styczniu br. dostawy myśliwców odrzutowych „Mirage" dla Libii. Są to pierwsze samoloty w ramach zamówienia złożonego przez Libię w styczniu 1970 roku.

Dostawy na styczeń br. przewidują 4 maszyny, na luty — 6. Ogółem Libia zamówiła we Francji 110 samolotów „Mirage".

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

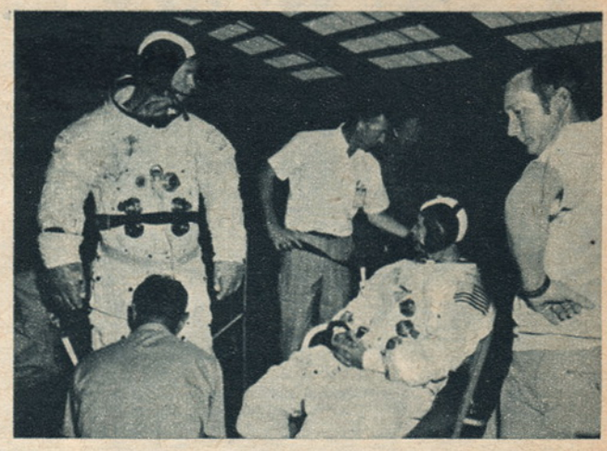
Jak wynika z doniesień agencyjnych, w styczniu udaje się do ZSRR grupa ekspertów amerykańskich z p. o. dyrektora NASA G. Lowem na czele. Zostali oni zaproszeni przez przewodniczącego Akademii Nauk ZSRR profesora M. Kiełdysza. Celem wizyty jest omówienie współpracy w zakresie badań kosmicznych. Przewodniczący delegacji USA ma między innymi przedstawić następujące propozycje, dotyczące: koordynacji programu badania planet, prowadzenia niektórych badań naukowych przy wykorzystaniu radzieckich pojazdów rakietowych oraz niektórych badań radzieckich przy użyciu pojazdów amerykańskich, wymianę ekspertów oraz przyspieszenie i usprawnienie wymiany informacji w zakresie medycyny kosmicznej i meteorologii. Propozycje powyższe mają przede wszystkim na celu uniknięcie powtarzania kosztownych przedsięwzięć.

★

Jak już informowaliśmy, w dniu 11 grudnia ub. roku z włoskiego ośrodka rakietowego — bazy pływającej „San Marco" wyrzucono małego satelitę amerykańskiego z serii SAS-A, przeznaczonego do badań promieniowania rentgenowskiego. Satelita umieszczony został na orbicie prawie kołowej na wysokości 539 km. Masa satelity 143 kg. Godny uwagi jest fakt, że twórca programu badań tego satelity jest kobieta, pani M. Townsend z ośrodka im. Goddarda w USA.

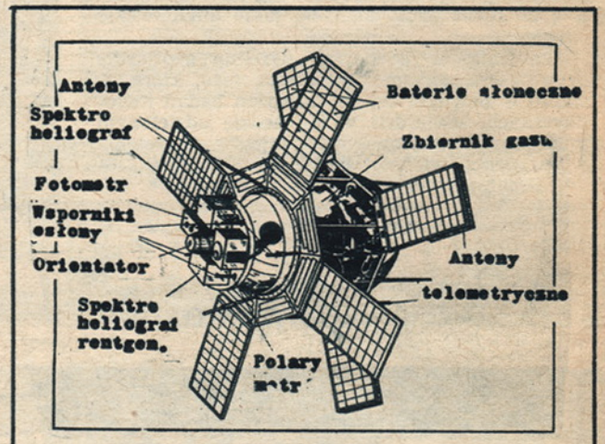
★

W programie prac zjednoczenia kosmicznego ESRO znajdują się między innymi następujące satelity: telekomunikacyjny o masie około 600 kg, który ma być umieszczony w Kosmosie w roku 1980, satelita „Heos-2" przeznaczony do badań pól magnetycznych — przewidywany start w grudniu br. Poza tym w roku 1972 mają być wyrzucone dwa sztuczne satelity, a w roku 1975 jeden. Oczywiście wszystko to są plany, o których realizacji zadecydować może tylko harmonijna współpraca partnerów zachodnioeuropejskich i posiadanie odpowiednich funduszy, a także, co nie jest sprawą bagatelną, posiadanie właściwego systemu organizacyjnego i twórców poszczególnych podzespołów i całych systemów. A z tym na razie nie jest najlepiej.



Kosmonautyka ułatwia porozumienie między ludźmi. Na zdjęciu — od lewej astronauta amerykański Russel Schweickart, zaś na krześle siedzi astronauta radziecki Witalij Siewastjanow (w amerykańskim skafandrze kosmicznym). Zdjęcie wykonano podczas pobytu radzieckich kosmonautów w USA w roku ubiegłym. Widzimy przygotowanie do prób w basenie wodnym w Ośrodku Lotów Kosmicznych im. C. Marshalla. Ustalone w Leningradzie wstępne warunki porozumienia w sprawie ratowania kosmonautów jeszcze bardziej wpływają na połączenie wysiłków między wszystkimi narodami w celu pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej.

Zdjęcie: „Avia"

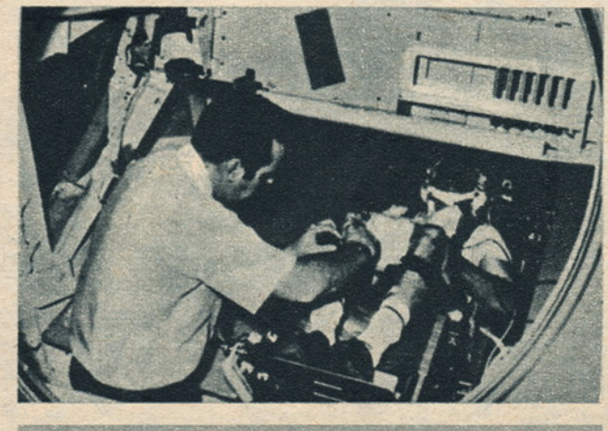


INTERKOSMOS-1

„Interkosmos-1", pierwszy sztuczny satelita państw socjalistycznych. Oto jego podstawowe dane techniczne, niedawno opublikowane: średnica — 800 mm, długość — 1 500 mm, płaszczyzny z bateriami słonecznymi — 400 x 800 mm, masa całkowita — 315 kg. Start sputnika nastąpił w dniu 14 października. 1969 roku. Perigeum — 254 km. apogeum — 626 km, czas obiegu Ziemi — 93,31 min. Satelita przestał istnieć w dniu 2 stycznia 1970 roku, a rakieta nośna spłonęła w atmosferze ziemskiej w dniu 16 grudnia 1969 roku. Na pokładzie satelity znajdowała się aparatura wykonana przez uczonych z ZSRR, CSRS i NRD.

Rys. „Letectvi + Kosmonautika"

Samoloty kosmiczne, które zdolne będą do lotów zarówno w atmosferze ziemskiej jak i w przestrzeni kosmicznej, znajdują się już w przedwstępnej realizacji. Trwają także próby przystosowania załóg tego rodzaju statków. Na zdjęciu: Doświadczenia biomedyczne — przygotowanie pilota do „lotu" na wirówce w Ośrodku Doświadczalnym w Houston. Zdjęcie: „Aviation Magazine"



MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA W MOSKWIE

W dniach od 16 do 26 marca br. w moskiewskim parku Sokolniki odbędzie się oryginalna wystawa sprzętu lotniczego. Eksponaty wystawione zostaną na terenie o powierzchni 15 tys. m². Udział w ekspozycji zgłosiły między innymi wytwórnie lotnicze z NRD, Francji, NRF, Wielkiej Brytanii, Włoch, Japonii, Szwecji i USA. Przewidywane jest wystawienie licznych eksponatów nie tylko w postaci samolotów, ale i wyposażenia portów lotniczych oraz sprzętu pomocniczego — naziemnego. Prasa francuska podkreśla, że wystawa będzie wspólnym dziełem Izb Handlowych ZSRR i Francji oraz że pokazany zostanie dorobek francuskiego przemysłu w zakresie wyposażenia portów lotniczych.

Warto podać, że wystawa moskiewska jest jedną z pierwszych tego rodzaju imprez handlowych w ZSRR, które umożliwia zainteresowanym zorientowanie się w możliwościach wytwórczych poszczególnych państw i być może później nawiązane zostaną bliższe kontakty handlowe.

UDANY START LOTNICZYCH DRUŻYN HARCERSKICH

W roku ubiegłym zaobserwowaliśmy znaczne ożywienie współpracy harcerstwa z lotnictwem sportowym. Potwierdzeniem tej opinii był w pierwszym rzędzie udany start lotniczych drużyn harcerskich w II Centralnych Manewrach Techniczno-Obronnych ZHP na Ziemi Lubuskiej koło Krosna nad Odrą, w lipcu 1970 r.

W akcji Północ-Zachód uczestniczyło ponad 2 tys. harcerzy. Z ogromnym rozmachem przeprowadzona impreza o treściach patriotyczno-wychowawczych, związana z 25-leciem zwycięstwa i powrotu Ziem Zachodnich, miała także określone cele

organizacyjno-szkoleniowe. Prowadzono bowiem w ramach zgrupowania kursy fachowe drużyn specjalnościowych ZHP.

W wyniku tego nastąpiło pomnażanie szeregów aktywu społecznego organizacji, w tym instruktorów lotniczych drużyn harcerskich. Z przyjemnością należy w tym miejscu odnotować pozytywną opinię kierownictwa obozu ZHP o tegorocznym udziale lotniczych drużyn harcerskich. Był to pierwszy, ale jednocześnie udany start młodych lotników w największej imprezie ZHP 1970 r. Na tę dodatnią ocenę złożyły się następujące fakty:

— nadspodziewanie liczny udział drużyn w eliminacjach na niższych szczeblach, świadczący także o znacznym zaangażowaniu poszczególnych aeroklubów w przygotowanie harcerzy do akcji „P—Z" II Centr. Manewry Techn.-Obr.

— wyraźne sprecyzowanie wzajemnych zadań między ZHP i aeroklubami regionalnymi w zakresie pracy szkoleniowo-wychowawczej i propagandowej w dziedzinie lotnictwa.

— coraz lepiej i pełniej planowana i realizowana współpraca między Główną Kwaterą ZHP i ZG APRL.

W efekcie końcowym — tylko w nielicznych chorągwiach zabrakło lotniczych drużyn harcerskich na zgrupowaniu krośnieńskim.

Również należy podkreślić korzystne zjawisko wzrostu zainteresowania aeroklubów regionalnych lotniczą pracą hufców i chorągwi ZHP w 1970 r. Cenne są w tej mierze wysiłki Aeroklubu Gdańskiego przy współorganizacji lotniczych zawodów „Ikar-70", Aeroklubu Rzeszowskiego — organizatora obozu spadochronowego młodzieży ZHP, czy zgrupowanie organizatorów pracy lotniczej Warszawy i Kielc na lotnisku klubowym.

Mówiąc o minionym sezonie, nie sposób przemilczeć ciekawej inicjatywy Inowrocławia — „Sejmiku Lotniczego", zorganizowanego wspólnie z Aeroklubem Kujawskim. Ciekawa jego problematyka, piękna oprawa, spotkanie z płk. pil. S. Skalskim, uczyniły ją zamierzeniem godnym naśladowania.

Podobnie wysoką ocenę działania społecznego na rzecz lotnictwa należałoby dać harcerzom-lotnikom z Sochaczewa i ich opiekunom. Słowem, rok 1970 przyniósł znaczne ożywienie lotnicze w szeregach ZHP. Oczywiście były również i słabe punkty w naszej współpracy. Zbyt mało harcerzy widzieliśmy na masowej imprezie lotniczej „Młodzi szybownicy na start", popularyzowanej przez TV pt. „Akcja „Jaskółka". Podobnie jest z nowymi zawodami o bogatych tradycjach tzw. „Święta Latawca", do których staje corocznie kilkadziesiąt tysięcy młodzieży. Te imprezy są w pierwszym rzędzie adresowane do Kół Lotniczych i Lotniczych Drużyn Harcerskich. Ponadto nie dopisała młodzież stołecznego hufca na dobrze przygotowanych przez Aeroklub Warszawski zawodach sportowo-obronnych, połączonych ze zdobywaniem odznaki „MOSO".

Oczywiście uwagi te nie mogą obniżyć końcowej oceny udanego pod względem lotniczym sezonu. Był on naprawdę ciekawy i na pewno pozyskał w szeregach ZHP licznych lotniczych entuzjastów.

Gdzie spotkają się młodzi lotnicy harcerze w roku bieżącym? W pierwszym rzędzie na imprezach lotniczych, specjalnie dla nich adresowanych, a więc **w dniu 6 czerwca na wszystkich lotniskach** kraju, zgodnie z hasłem: **„Młodzi szybownicy na start".** Sądzimy, że będzie to dla wielu pierwszy krok na drodze w przestworza. **Już dziś należy zatroszczyć się o zakup zestawów do budowy modeli i przystąpić do prac.** Zrzeszeni w LDH otrzymują „Jaskółkę" w modelarniach aeroklubu, a indywidualni modelarze w składnicach CSH.

Drugą imprezą będzie „Święto Latawca". W tym roku, zwłaszcza w eliminacjach powiatowych, powinni licznie startować harcerze. Współorganizator ZSS „Społem" bardzo liczy na partnera z ZHP. Nie trzeba przypominać o pięknej oprawie eliminacji, jak też licznych i cennych nagrodach sportowych organizatorów. Zresztą obie imprezy będą miały premie lotnicze dla najlepszych: pierwsza — efektowny znaczek „Młodego szybownika" i lot z instruktorem na szybowcu „Czapla", druga — loty pasażerskie na samolotach sportowych, a więc praktycznie będzie to pierwszy krok w przestworza, Aeroklub Kujawski, wspólnie z Centralnym Zarządem Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, będzie gościł **w dniach 19 i 20 czerwca uczestników VI Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających CZSBM.**

Jak wynika z ubiegłorocznych doświadczeń, będziemy mieli licznych harcerzy na starcie tej imprezy, gdzie młodzież w zielonych mundurach wiedzie prym.

Szczególną oprawę otrzyma **10 rocznica lotu w Kosmos Jurija Gagarina. W kwietniu 1971 r.** przeprowadzony będzie przez **aeroklubu regionalne, ZHP i Wydz. Oświaty konkurs rysunkowy o tematyce kosmonautycznej.** Najlepsze prace z wystaw terenowych będą eksponowane w Warszawie na wystawie centralnej.

Także w tym terminie planujemy konkurs modeli rakiet i statków kosmicznych, organizowany przez aerokluby regionalne. I tu również najlepsze prace zostaną zgrupowane **w Toruniu, który urządzi centralną wystawę w czasie trwania Ogólnopolskich Zawodów Modeli Rakiet (2—3 maja).**

Interesujący się tą dziedziną modelarstwa będą mieli okazję oglądać **w Kwidzynie pokaz modeli rakiet** w wykonaniu najlepszych zawodników, uczestników mistrzostw Polski oraz członków Klubu im. Jurija Gagarina w Kwidzynie. **Impreza „Dzień Kosmonauty Radzieckiego", tradycyjnie organizowana wspólnie z TPPR, odbędzie się w dniu 23 maja roku bieżącego.**

Należy pamiętać również o tym, **że we wrześniu w Oleśnicy odbędzie się tradycyjny „Ikar" — ogólnokrajowa impreza harcerska,** jak Mały Gordon Bennett, Dni Lotnictwa i cały szereg innych imprez tradycyjnie od lat organizowanych przez aerokluby regionalne.

Wynikiem tych zamierzeń winno być pomnożenie stanu ilościowego Lotniczych Drużyn Harcerskich, dalszy jakościowy postęp w ich pracy, w sumie zwiększony napływ do Aeroklubu młodzieży o sprawdzonych zamiłowaniach do lotnictwa.

A. B.

Zdjęcia: St. Jaśko

CO • GDZIE • KIEDY

W MAŁYM LOTNICTWIE

Dyrekcja Pałacu Kultury w Poznaniu rozpisała w maju ub. r. konkurs na wykonanie modeli redukcyjnych statków powietrznych. Informowaliśmy już o tym w roku ubiegłym. Obecnie na prośbę organizatorów przypominamy, że termin ostatecznego nadsyłania gotowych prac upływa z dniem 15 września br. Przesyłki, to jest modele wraz z dokumentacją techniczną, prosimy nadsyłać na adres Pałacu Kultury, Poznań, ul. Armii Czerwonej 80/82, pok. 51.

Konkurs jest otwarty. Każdy zatem może brać w nim udział. Modele powinny być sporządzone w podziałce 1:25. Zwracamy uwagę, że chodzi o modele polskich samolotów lub maszyn obcych, na których latali Polacy, ale warunkiem jest istnienie polskich znaków rozpoznawczych na danym typie samolotu. I jeszcze jedno przypomnienie dla uczestników konkursu. Każdy model powinien być oznaczony godłem. W osobnej kopercie oznakowanej tym samym godłem należy umieścić imię, nazwisko, wiek i adres wykonawcy modelu. W końcu przypomnieć trzeba o nagrodach, z których pierwsza wynosi 4 000 zł. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone w dniu 12 października br., w Dniu Święta Wojska Polskiego.

★

Jak wynika z prasy modelarskiej NRF, rozważana jest sprawa utworzenia osobnej organizacji (raczej związku) osób zajmujących się modelarstwem lotniczym. Oznaczałoby to oddzielenie się modelarzy od aeroklubu narodowego, którego działalność w sensie bezpośredniej pomocy dla małego lotnictwa jest dość często tam krytykowana. Oczywiście powstały związek byłby powiązany z aeroklubem (który może objąć np. patronat nad związkiem), a to w celu reprezentowania interesów związku w FAI.

★

Na VI mistrzostwach CSRS modeli rakiet, które odbyły się w r. ub., rozegrano 14 konkurencji dla seniorów i juniorów. W kategorii modeli z taśmą hamująca zwyciężył O. Saffek (90 pkt). w kategorii ze spadochronem P. Kynol (510 pkt), w kategorii rakietoplanów ten sam zawodnik wynikiem 145 pkt. Podczas zawodów grupa modelarzy przeprowadziła próby ustalenia nowych rekordów krajowych i międzynarodowych. Wyniki tych prób na razie nie zostały jeszcze opublikowane.

Zdjęcie z okresu II wojny światowej generała lotnictwa F. Połynina, Bohatera Związku Radzieckiego.

BRATERSKA POMOC

F. P. POŁYNIN

Bohater Związku Radzieckiego

Czytelnikom starszego pokolenia lotników nazwisko autora poniższych wspomnień jest dobrze znane, młodszych natomiast informujemy, że generał Połynin do 1947 r., a więc w trudnym okresie rozwoju naszego lotnictwa, pełnił funkcję dowódcy Wojsk Lotniczych. Ostatnio dziennik Północnej Grupy Wojsk Radzieckich „Znamia Pobiedy" opublikował kilka rozdziałów książki generała Połynina zatytułowanej „Wysokie niebo", przypominającej wydarzenia z lat 1945—1947. Fragment tej książki polecamy uwadze naszych Czytelników.

JAKO dowódca Wojsk Lotniczych, często zwracałem się do Bolesława Bieruta w sprawach wymagających jego osobistej decyzji i zawsze spotykałem się z należytym zrozumieniem i poparciem. A spraw takich wytaniało się sporo. Dotyczyły one rozbudowy sieci lotnisk, a w związku z tym i przydziału odpowiednich terenów pod ich budowę, inwestycji, kadr.

Sekretarką Bieruta była sympatyczna i bardzo życzliwa staruszka — Wanda. Nieraz zadzwonię do niej i mówię, że chciałbym wieczorem omówić pewne sprawy z prezydentem.

— Jedną chwileczkę — odpowiada Wanda. — Zaraz zamelduję towarzyszowi Bierutowi.

I rzeczywiście po chwili rozlega się w słuchawce głos Wandy:

— Dobrze, przyjedźcie — i podaje godzinę, o której Bierut może mnie przyjąć.

Bierut wychodził zwykle zza biurka, uśmiechał się pod wąsem, ściskał dłoń, wysłuchał propozycji i od razu, bez żadnej zwłoki, podejmował decyzje. W jednym przypadku zatelefonuje do kompetentnych towarzyszy, w innym znów zanotuje coś w terminarzu, poprosi o pozostawienie przygotowanych w maszynopisie wniosków, aby wykorzystać je później przy opracowywaniu odpowiednich dokumentów...

POŁĄCZONA SZKOŁA LOTNICZA

Formowanie polskiej Połączonej Szkoły Lotniczej i 15 zapasowego pułku lotniczego rozpoczęło się w listopadzie 1944 r. W tym celu z lotnictwa radzieckiego wydzielono 6-tą Szkołę Podstawowego Szkolenia Pilotów i przekazano do dyspozycji dowództwa lotnictwa polskiego łącznie z samolotami, transportem samochodowym i stanem osobowym. Ponadto przybyła duża grupa oficerów radzieckich — doświadczonych wykładowców i instruktorów — którzy mieli kształcić polskich lotników w zakresie innych specjalności. Z dniem 1 stycznia 1945 r. szkoła gotowa już była na przyjęcie pierwszej grupy uczniów.

Dobór kandydatów do szkoły nie był łatwy. Rząd polski i my byliśmy zgodni co do tego, że przyszła kadra Wojsk Lotniczych powinna rekrutować się ze środowiska robotniczego, chłopskiego i inteligencji i że powinni to być ludzie wierni nowemu ustrojowi demokratycznemu, swojej partii, zdolni do obrony interesów narodu.

Doborem kandydatów do szkoły zajmowała się powołana przez nas komisja. Ale spośród młodzieży robotniczej i chłopskiej niełatwo było wyłonić chłopców wykształconych, zdolnych w krótkim czasie opanować skomplikowany sprzęt lotniczy.

Wobec wielu kandydatów musieliśmy więc stosować taryfę ulgową — innego wyjścia nie było. Ale chłopcy przyjęci do szkoły, mimo że nie mieli wymaganego wykształcenia ogólnego, nadrabiali braki pilnością w nauce i w przyszłości stali się dobrymi pilotami, nawigatorami, doświadczonymi specjalistami lotniczymi...

Trudności w szkoleniu kadr wojskowych oraz w nawiązaniu ściślejszej współpracy ze społeczeństwem pogłębiał fakt, że nikt prawie z oficerów radzieckich nie znał w dostatecznym stopniu języka polskiego.

— A przecież tę trudność można przezwyciężyć — powiedział do mnie z przekonaniem Jakow Iwanowicz Drajczuk. — Naradziliśmy się wspólnie i doszliśmy do wniosku, że przy szczerych chęciach język można opanować.

— A kto będzie prowadzić zajęcia? — spytałem.

— Mam na oku pewnego człowieka.

Drajczuk wyjął z kieszeni notes i znalazłszy odpowiedni zapis, powiedział:

— Zygmunt Kowalski, miejscowy nauczyciel. Kowalski był dawniej oficerem armii carskiej, doskonale znał język rosyjski i polski i jako nauczyciel mógł nam okazać nieocenioną wprost pomoc. Z zapałem zaczął uczyć nas gramatyki, kładąc szczególny nacisk na konwersację. Zajęcia odbywały się wieczorami. Po upływie dwóch miesięcy mogliśmy już mniej lub więcej znośnie porozumiewać się w języku polskim.

W kwietniu 1945 roku w szkole kształciło się już 2 150 młodych Polaków, w tym 1 160 przyszłych pilotów, nawigatorów, strzelców pokładowych, strzelców-radiotelegrafistów i mechaników lotniczych.

Inna trudność polegała na tym, że wielu uczniów nie znało języka rosyjskiego, a wykłady prowadzone były w tym właśnie języku i że brak było podręczników w polskim języku. Ale wspólnymi siłami i tę trudność pokonano. Nasi wykładowcy i instruktorzy starali się możliwie jak najszybciej opanować język polski, a uczniowie z kolei — rosyjski.

W kwietniu 1945 r. w związku ze zwiększonymi zadaniami w zakresie szkolenia kadr lotniczych, nastąpił podział Połączonej Szkoły Lotniczej na dwie samodzielne uczelnie: szkołę lotniczą, którą nadal kierował generał major lotnictwa J. J. Smaga i szkołę techniczną, którą przeniesiono koło Warszawy. Komendantem tej ostatniej szkoły został doświadczony specjalista płk inż. P. S. Bielikow.

Ponadto utworzono szkoły młodszych specjalistów lotniczych, a przy wspomnianych wyżej szkołach — kursy przeszkolenia oficerów i to nie tylko dla potrzeb lotnictwa, ale i innych rodzajów wojsk.

Na dzień 1 maja 1945 r. w szkołach lotniczych Wojska Polskiego pracowało 498 oficerów radzieckich, przekazujących swoją bogatą wiedzę i doświadczenie przyszłym polskim pilotom, nawigatorom, inżynierom, technikom, młodszym specjalistom lotniczym. Ileż pomysłowości, mistrzostwa metodycznego i wytrwałości musiał wykazać każdy z nich, aby — nie znając w dostatecznym stopniu języka polskiego — prowadzić zajęcia w szkołach i na kursach.

Wymienię tylko niektórych z nich. Są to: pomocnicy komendanta szkoły do spraw szkolenia lotniczego Dubrowski i Bortkiewicz, starszy wykładowca łączności lotniczej major Riabinin, wykładowca taktyki, starszy lejtenant Wnukow, kierownik cyklu łączności lotniczej podpułkownik Sziłow, wykładowca strzelania powietrznego major Muraszow, wykładowca aeronawigacji kapitan Korżow, starszy wykładowca przedmiotów politycznych kapitan Federbusz i wielu innych.

Równolegle ze szkoleniem podchorążych i innych wojskowych, oficerowie radzieccy szykowali sobie następców. Polski oficer, z chwilą przybycia do jednostki pełnił funkcję dublera, a po upływie trzech — czterech miesięcy wyznaczano go na określone stanowisko. Specjalista radziecki przez jakiś czas jeszcze pozostawał przy nim w charakterze instruktora i dopiero gdy upewnił się, że jego polski kolega dobrze radzi sobie na nowym stanowisku, otrzymywał zezwolenie powrotu do ZSRR.

Młodzi polscy oficerowie, podobnie jak i uczniowie, pracowali z godną pochwały gorliwością, wytrwale opanowywali kunszt wojskowy.

W trakcie szkolenia umacniała się przyjaźń między radzieckimi i polskimi lotnikami, oparta na wspólnocie stojących przed nimi zadań. Stanowiło to bardzo istotny czynnik, który odegrał niesłychanie ważną rolę w umacnianiu braterstwa broni między dwiema armiami.

Lotnictwo polskie, dzięki energicznym staraniom i bezinteresownej trosce rządu radzieckiego, w ciągu krótkiego czasu przekształciło się w groźną dla wroga siłę. Polska uzyskała mocne, niezawodne skrzydła.

Pomoc Kraju Rad dla Polski nie ograniczała się tylko do sformowania bojowych jednostek lotniczych i wyszkolenia kadr. W tym czasie na propozycję rządu radzieckiego rząd polski powziął specjalną uchwałę w sprawie organizacji lotnictwa cywilnego i uruchomienia trzech linii lotniczych. Sztab Wojsk Lotniczych opracował etaty, wytyczył trasy linii lotniczych, opracował zapotrzebowanie na materiały pędne i smary. W kwietniu 1945 r. oddano do użytku dwie linie lotnicze.

PIERWSZA PROMOCJA

Jesienią 1945 r. zorganizowane przez nas szkoły lotnicze pracowały już pełną parą. Wykładowcy i instruktorzy przystosowali się do nowej dla nich sytuacji, rozumieli język polski. Słuchacze z kolei dość znośnie mówili po rosyjsku. Słowem — nawiązany został kontakt sprzyjający kształceniu doskonałych kadr lotniczych.

Dnia 21 czerwca 1945 r. w szkole lotniczej w Dęblinie odbyła się pierwsza promocja młodych polskich pilotów. Po uzgodnieniu z polskim dowództwem wojskowym zatroszczyliśmy się o to, aby wydarzeniu temu nadać uroczysty charakter. Miasteczko, w którym mieści się szkoła, przybrało odświętny wygląd: wszędzie powiewały flagi, na klombach i wzdłuż alejek — kwiaty. Nawiasem mówiąc, miłość do kwiatów — to tradycyjna cecha Polaków. Kwiaty na placach, przy drogach, w mieszkaniach, w biurach. Bez kwiatów, oczywiście, nie obeszło się i podczas tej uroczystości. Na promocję przybył szef Sztabu Głównego generał Władysław Korczyc, przedstawiciele Dowództwa Wojsk Lotniczych, Głównego Zarządu Politycznego, kierownicy organizacji partyjnych, władz miejscowych. Wszyscy chcieli pogratulować polskim pilotom pomyślnego ukończenia szkoły.

Rozpoczyna się rytuał pasowania wczorajszych słuchaczy na pilotów. Wygląda to bardzo uroczyście i majestatycznie. Pamiętam, jak dziś — z szeregu wychodzi Stanisław Kalinowski. Mundur na nim nowiutki, spod igły, buty błyszczą, usta zaciśnięte, a w oczach radość i nie ukrywana duma. Bo i ma z czego być dumny ten syn prostego chłopa. Od dziś jest bowiem pilotem wojskowym, obrońcą ojczystego nieba.

Podczas okupacji hitlerowskiej Stanisław Kalinowski był w partyzantce. Walcząc z hitlerowcami, trafiony został odłamkiem miny i stracił dużo krwi. Uratował go rosyjski partyzant, który przypadkowo natknął się w lesie na broczącego krwią chłopca.

...Kalinowski sprężystym krokiem podchodzi do stołu, za którym siedzi dowództwo szkoły, przedstawiciele dowództwa Wojsk Lotniczych, zaproszeni goście i klęka przed generałem na prawe kolano. Generał, zgodnie z dawnym rycerskim zwyczajem, dotyka obnażoną szablą jego ramienia, dając tym symbolicznym gestem do zrozumienia, że od dziś młodzieniec jest obrońcą swojego narodu — oporą i nadzieją państwa. Kalinowski — niczym słowa przysięgi — recytuje:

— Ku chwale Ojczyzny!

I wraca na swoje miejsce.

W liczbie promowanych pierwszych pilotów znajdowały się dwie dziewczyny — siostry Irena i Wirginia Sosnowskie. Muszę stwierdzić, że nie chcieliśmy przyjąć ich do szkoły lotnictwa wojskowego. Wychodziliśmy bowiem z założenia, że trudny i niebezpieczny zawód pilota — to nie dla płci słabej. Co prawda, w czasie wojny, w składzie naszych sił powietrznych walczyło wiele kobiet. Były wśród nich pilotki, technicy i mechanicy, nie mówiąc już o lekarkach, sanitariuszkach, łącznościowcach. Wiem też, że kobiety pełniły służbę w wojskach pancernych, artylerii, w zwiadzie. Wiele z nich oddało życie w obronie ojczyzny.

Ale to była wojna. Po zakończeniu działań bojowych nie było jednak palącej potrzeby wcielania dziewcząt do służby wojskowej. Mieliśmy bowiem dostateczną ilość mężczyzn. Irena i Wirginia tak bardzo jednak prosiły, żeby przyjąć je do szkoły lotniczej, tak wytrwale deptały komendantowi po piętach, że ten w końcu uległ.

— Przyjmę pod warunkiem, że dowódca Wojsk Lotniczych wyrazi zgodę.

Cóż począć? Ja przecież też nie mogłem sam zdecydować. Chodziło bowiem o obywatelki innego państwa. Dlatego też przy najbliższej sposobności zameldowałem ministrowi:

— Dwie wasze dziewczyny — siostry — ze łzami w oczach proszą o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Jak postąpić?

— Siostry, mówicie? — powtórzył pytanie Rola-Żymierski, a w jego oczach dojrzeć można było iskierki ojcowskiej życzliwości. — Doskonale! Swoim przykładem zachęcą one tysiące innych kobiet do szlachetnych czynów.

Następnie przeszedł się po gabinecie i uśmiechnąwszy się, zapytał:

— A wasi instruktorzy podejmą się je szkolić?

— Naturalnie, że się podejmą — odpowiedziałem. — Jeśli trzeba — to nauczymy.

— Skoro tak, to przyjmujcie. — I dodał: — Oczywiście, w drodze wyjątku.

Irena i Wirginia uczyły się z godną pochwały gorliwością i dowództwo często stawiało je za wzór innym. W trakcie szkolenia wydoroślały, wyładniały i zapewne zraniły niejedno gorące serce swoich kolegów po fachu. Były to pierwsze pilotki nowej, demokratycznej Polski.

Na zakończenie promocji pilotów odbyło się nabożeństwo, w czasie którego ksiądz wygłosił kazanie, po czym zaproszono wszystkich na uroczysty obiad. Powiedziano wówczas wiele ciepłych słów pod adresem pierwszych obrońców przestworzy młodego polskiego państwa ludowego i szkolących ich oficerów radzieckich.

Pierwsza promocja polskich oficerów-nawigatorów odbyła się w styczniu 1946 roku.

Szkołę z wyróżnieniem ukończyli wówczas: Jaszczuk, Kamiński, Grycewicz, Mandat, Popek, Malinowski. Na uroczystość promowania młodych nawigatorów polskich przybyli przedstawiciele Sztabu Głównego i dowództwa Wojsk Lotniczych z generałem dywizji Strażewskim i generałem brygady Romeyko. W trakcie obiadu widziałem, jak wczorajsi uczniowie podchodzili do szefa szkolenia pułkownika Złotoustowa, nawigatora szkoły pułkownika Zorina, kierownika cyklu taktyki podpułkownika Boczarowa, starszego wykładowcy bombardowania podpułkownika Kriwczeni i innych radzieckich oficerów i z całego serca dziękowali im za naukę...

PIERWSZE POKAZY LOTNICZE

O tym, że mają się odbyć pokazy lotnicze, wiedzieliśmy już wcześniej i zawczasu przygotowywaliśmy się do nich. Opracowaliśmy bogaty program, omówiliśmy go z dowódcami jednostek i szkół lotniczych, starannie sprawdziliśmy stan techniczny sprzętu. Każdy manewr samolotów nad lotniskiem, każda figura pilotażu, którą piloci mieli wykonać, była graficznie przedstawiona na papierze łącznie z obliczeniem czasu wykonania itd. Miałem już pewne doświadczenie w organizowaniu pokazów lotniczych jeszcze przed wojną i teraz z powodzeniem je wykorzystałem.

Dnia 2 września w Polsce po raz pierwszy po wojnie odbyły się wielkie uroczystości. Centralny punkt stanowiły oczywiście pokazy lotnicze na lotnisku warszawskim. Naród polski miał uzasadniony powód do dumy: posiadał bowiem własne lotnictwo wojskowe, które w krótkim czasie rozrosło się w potężną siłę.

Na krańcach lotniska zebrały się dziesiątki tysięcy widzów. Wyległa tu prawie cała Warszawa. Gra orkiestra, na masztach powiewają biało-czerwone flagi. Na trybunie honorowej — Prezydent Krajowej Rady Narodowej Bolesław Bierut oraz członkowie rządu.

Rozległ się dźwięk fanfar, następnie do mikrofonu podszedł Bolesław Bierut. Pozdrowił on pilotów, techników, specjalistów lotniczych, cały naród polski z okazji Święta Lotnictwa, po czym stwierdził między innymi:

— Dzięki pomocy Związku Radzieckiego utworzyliśmy własne bojowe jednostki lotnicze, które dzielnie walczyły z wrogiem w końcowym etapie wojny, uczestnicząc w wyzwoleniu naszego kraju spod okupacji hitlerowskiej. Obecnie, w krótkim okresie czasu, wyszkoliliśmy nowe pokolenie lotników i słusznie szczycimy się naszym rodzimym, potężniejącym z każdym dniem lotnictwem.

Ostatnie słowa prezydenta zagłuszyła burza długotrwałych oklasków.

Rozpoczęły się pokazy. Zapoczątkowała je grupa zasłużonych samolotów Po-2, które odegrały istotną rolę w minionej wojnie. Po krótkiej przerwie na horyzoncie ukazały się w pięknym szyku bombowce nurkujące Pe-2 konstrukcji Petlakowa. Nad lotniskiem, imitując atak na pozycje wroga, nurkowały kolejno niemal do samej ziemi, po czym z wyciem silników wzbijały się w przestworza.

Nie zdążył jeszcze ucichnąć warkot silników odlatujących bombowców, a już na małej wysokości — tuż nad głowami widzów — przemknęły groźne szturmowce typu Il-2.

Z kolei nadlatuje grupa myśliwców. Polscy piloci nad środkiem lotniska — wolnym od publiczności — wykonują kaskadę figur wyższego pilotażu, budząc podziw i zachwyt warszawiaków. Samoloty mkną gwałtownie ku ziemi, to znów wzbijają się w górę, wykonują pętle, półpętle, kręcą beczki, demonstrują energiczne wiraże.

Stojący obok mnie Bolesław Bierut, korzystając z krótkiej przerwy, zapytał zdumiony:

— Kiedy wyście zdążyli nauczyć naszych pilotów takiego mistrzostwa?

Było się czemu dziwić. Mistrzów wyższego pilotażu szkoli się latami, stopniowo. A myśmy zdołali dobrać chłopców, którzy opanowali sztukę wyższego pilotażu dosłownie w ciągu kilku miesięcy intensywnych treningów.

Tuż po zakończeniu popisu myśliwców, na horyzoncie ukazało się mnóstwo czarnych punkcików. Zbliżała się duża kolumna samolotów transportowych. Widzowie śledzili je, jak zaczarowani. Warkot silników potęguje się. Są już nad lotniskiem. I oto od pierwszego samolotu odrywa się mała ciemna sylwetka, potem druga, trzecia, a wkrótce całe niebo nad lotniskiem zakwitło czaszami spadochronów. Ktoś na trybunie zaczął liczyć, ale wkrótce musiał zaniechać. Na zielonej murawie lotniska wylądowało bowiem pięciuset skoczków spadochronowych. Widzowie przerwali ogrodzenie z lin i pobiegli w kierunku spadochroniarzy.

Opowiadano mi potem, że wielu warszawiaków, obecnych na pokazach, nie wierzyło, że to polscy spadochroniarze.

— Rosjanie zrzucili swoich skoczków — mówili sceptycy.

Jakżeż ogromna radość zapanowała wśród widzów, gdy okazało się, że tych pięciuset młodych, dzielnych chłopców w lotniczych kombinezonach — to ich rodacy.

W tamtym okresie polskie czasopismo lotnicze „Skrzydlata Polska" publikowało wiele materiałów z życia i szkolenia polskich lotników. Pokazom lotniczym poświęcono wówczas specjalny numer, w którym znalazły się szczególnie piękne ilustracje.

*

W 1947 r., po wykonaniu powierzonego nam zadania, ja oraz inni oficerowie i generałowie radzieccy wróciliśmy do ojczyzny. Przed wyjazdem obowiązki dowódcy Wojsk Lotniczych przekazałem zdolnemu generałowi Aleksandrowi Romeyce, który przeszedł prawie wszystkie szczeble dowodzenia, a podczas działań bojowych i w okresie powojennego rozwoju lotnictwa zdobył ogromne doświadczenie. Był to wspaniały człowiek, pełen energii i bardzo dobry organizator. Nie miałem najmniejszych nawet wątpliwości, że doskonale da sobie radę na tym stanowisku, zwłaszcza że początek — i to bardzo dobry początek — został już zrobiony.

Zdolnych następców naszych oficerów i generałów dobraliśmy spośród oficerów sztabu Wojsk Lotniczych i kierowniczych organów aparatu politycznego.

Wyjeżdżaliśmy z tego kraju z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Rząd polski, dowództwo Wojska Polskiego wyraziło nam serdeczne podziękowanie.

*

W późniejszych latach, w składzie delegacji wojskowych, dwukrotnie odwiedziłem ten kraj. Po raz pierwszy zostaliśmy zaproszeni na uroczystości 20-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, a po raz drugi na 20-lecie Lotnictwa Polskiego. Z satysfakcją mogliśmy stwierdzić, że krew przelana przez naszych żołnierzy o wyzwolenie Polski oraz nasza praca nad utworzeniem i rozwojem Sił Zbrojnych młodego państwa ludowego nie poszły na marne.

Nie spotkałem tylko jednego: starego sprzętu bojowego używanego w ostatnim etapie wojny i w trakcie szkolenia pierwszych polskich lotników w okresie powojennym. Na betonowych stoiskach lotnisk wojskowych stały groźne myśliwce naddźwiękowe, wyposażone w broń rakietową, bombowce i inne nowoczesne samoloty.

Pokazano nam też, czego nauczyli się polscy piloci w ostatnich latach. Wyższy pilotaż zademonstrowany bezpośrednio nad lotniskiem wzbudził ogólny zachwyt.

Lotnictwo polskie uzyskało naddźwiękowe skrzydła, a Wojsko Polskie, jako całość, stanowi obecnie potężną tarczę i miecz i jest w stanie — wspólnie z Siłami Zbrojnymi Państw Układu Warszawskiego — bronić interesów wspólnoty socjalistycznej.

Skoki spadochronowe, na lotnisku mokotowskim w rok po zakończeniu II wojny światowej. Widoczny na zdjęciu ówczesny budynek portowy — to istniejący do dzisiaj dom mieszkalny.

IAR—821

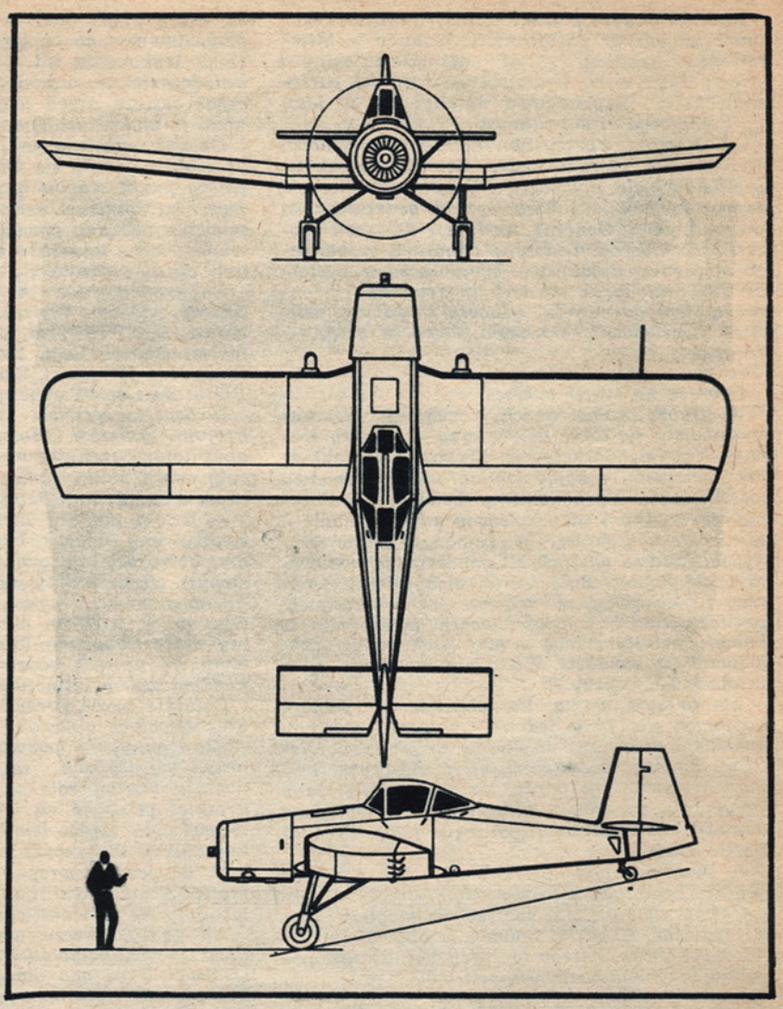
Przemysł lotniczy Rumunii kładzie obecnie nacisk na tworzenie własnych prototypów samolotów lekkich oraz planuje budowę większych samolotów z obcej licencji. Do powstałych w ostatnich latach własnych prototypów należy samolot rolniczy IAR-821, opracowany przez głównego konstruktora zakładów URMV-3 w Brasov inż. Radu Manicatide. Prototyp został oblatany w 1968 r. przez znanego rumuńskiego pilota akrobacyjnego Constantina Manolache.

IAR-821 jest specjalnym samolotem rolniczym, przeznaczonym do rozsypywania lub rozpylania chemikaliów w celu nawożenia, ochrony roślin, a także odladzania dróg itp. Przewiduje się przystosowanie wtórne samolotu do przewozu poczty, holowania szybowców itp. zadań. IAR-821 zbudowany został w nowoczesnym układzie jednomiejscowego, jednosilnikowego dolnopłata, ze zbiornikiem chemikaliów położonym w okolicy środka ciężkości i z kabiną pilota umieszczoną za zbiornikiem. Układ taki w przypadku samolotu rolniczego zapewnia maksimum bezpieczeństwa w razie katastrofy. Płat trójdzielny o stałym profilu NACA 23014. Część środkowa-konstrukcji metalowej, części skrajne o niewielkim wzniosie — drewniane. Drewniane są również klapy i lotki. Żywotność części drewnianych ocenia się na 10 lat. Kadłub konstrukcji metalowej podzielony jest tak, że w razie katastrofy niszczy się najpierw przednia część, pochłaniając energię uderzenia i chroniąc w ten sposób pilota. Kabina z osłoną z pleksi zabezpieczona jest na wypadek kapotażu. Zbiornik chemikaliów — duralowy, mieści 800 l lub 600 kg ładunku. Podwozie z kołem ogonowym. Główne podwozie trójgoleniowe, o specjalnie wzmocnionej konstrukcji.

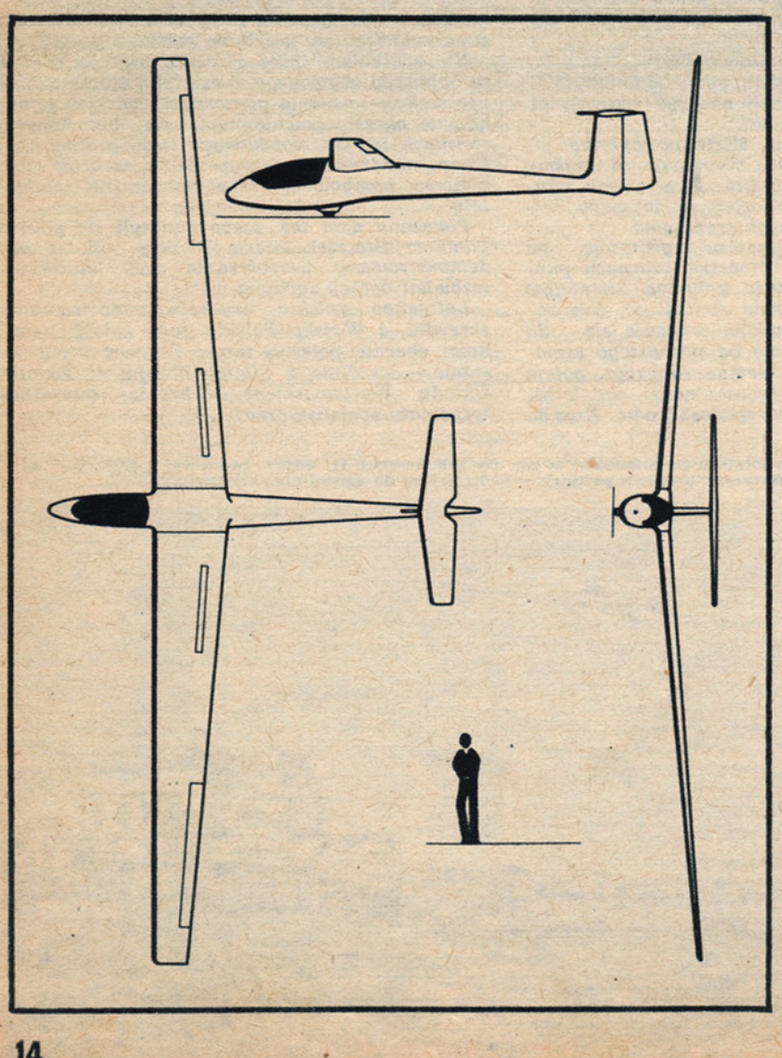
Silnik gwiazdowy AI-14MRF o mocy 300 KM. Śmigło dwułopatowe (2,7 m). Zbiorniki paliwa ze względów bezpieczeństwa mieszczą się w skrajnych częściach skrzydeł. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,80 m, długość — 9,20 m, wysokość — 2,80 m, pow. nośna — 26,0 m².
Ciężary: Ciężar własny — 1 060 kg, ciężar całkowity — 1 900 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 195 km/h, prędkość przelotowa — 180 km/h, prędkość ekonomiczna — 160 km/h, prędkość min. — 76 km/h, pułap — 4 000 m, zasięg z ładunkiem 600 kg — 550 km.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



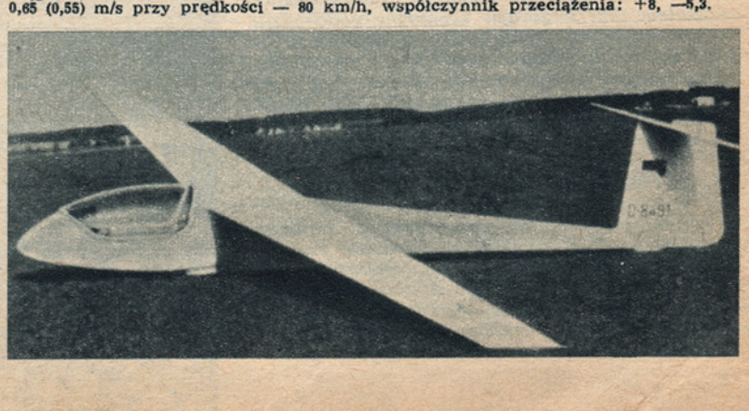
MBB „PHOEBUS"

JEST to jeden z bardziej znanych szybowców zawodniczych. Jego konstruktorami są prof. Eppler i inż. Nägele. Oblot prototypu nastąpił 4.IV.1964 r, i w tymże roku „Phoebus" wziął udział w mistrzostwach szybowcowych NRF, zajmując 3 miejsce. W następnym roku na SMŚ w Anglii „Phoebus" zdobywa trzecie miejsce. W 1966 r. szybowce „Phoebus" startują w zawodach szybowcowych w Płd. Afryce, w NRF oraz w zawodach o puchar Europy, zajmując pierwsze miejsca. W SMŚ w 1968 r. w Lesznie na szybowcach „Phoebus" startuje 12 pilotów (6 w klasie otwartej i 6 w klasie standard) z 7 krajów, którzy zdobyli 2 miejsce w klasie otwartej i 3 miejsce w klasie standard. W 1970 r. w SMŚ w Marfa startowało 8 szybowców „Phoebus", reprezentujących 7 państw. Tym razem najlepsze miejsca były: 10 w klasie otwartej i 15 w klasie standard.

MBB „Phoebus" jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji laminatowej. Szybowiec jest budowany seryjnie w 3 wersjach. „Phoebus-A" jest szybowcem klasy standard ze stałym podwoziem, „Phoebus-B" jest odmianą A z kółkiem chowanym, a „Phoebus-C" (zwany dawniej „Phoebus-17") jest szybowcem klasy otwartej z rozpiętością zwiększoną do 17 m. Poza tymi cechami szybowce poszczególnych wersji nie różnią się od siebie. Skrzydła posiadają profil laminarny Eppler-403 (15%). Wydłużenie w wersjach A i B — 17,1 w wersji C — 20,5. Konstrukcja skrzydeł — skorupowa przekładkowa z laminatu szklanego z wypełniaczem balsowym. Dźwigary skrzydeł wyposażone są w płytowe hamulce aerodynamiczne z duralu. Kadłub - konstrukcji skorupowej, podobnej jak skrzydła, charakteryzuje się bardzo małym przekrojem w części ogonowej. Pozycja pilota półleżąca, pod jednoczęściową osłoną z pleksi. Usterzenie wolnonośne w układzie „T". Usterzenie poziome — płytowe (bez podziału na ster i stateczniik), odciążone masowo. Szybowiec jest wyposażony w podwozie główne jednokołowe, stałe lub całkowicie chowane w locie, zależnie od wersji. Koło 300 × 100 mm o ciśnieniu 3 atm. Cena szybowca wynosi ok. 6 500 dol. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary — wersja A i B (C): Rozpiętość — 15,0 (17,0) m, długość — 6,98 m, wysokość — 1,40 m, pow. nośna — 13,16 (14,06) m².
Ciężary — wersja A i B (C): Ciężar własny — 215 (235) kg, ciężar całkowity — 350 (375) kg.
Osiągi — wersja A (C): Doskonałość max. — 37 (42) przy prędkości — 90 km/h, prędkość max. — 200 km/h, prędkość holowania max. — 180 km/h, prędkość wyciągania — 120 km/h, prędkość przeciągnięcia — 60 (58) km/h, opadanie min. — 0,65 (0,55) m/s przy prędkości — 80 km/h, współczynnik przeciążenia: +8, —5,3.



DFW C-V, C-VI

Samolot szkolny i obserwacyjny opracowany wiosną 1916 r. w zakładzie DFW w Lipsku, według projektu inż. H. Oelericha. Samoloty DFW produkowane seryjnie w wersjach C-IV, C-V, C-VI uważane były w latach I wojny światowej (a także po jej zakończeniu) za jedne z najlepszych niemieckich i austriackich samolotów szkolnych i obserwacyjnych. Produkcję tych maszyn (poza zakładem DFW) podjęły z licencji także inne niemieckie i austriackie wytwórnie lotnicze: Aviatik, Halberstadt, L.V.G. i Schütte-Lanz. Do listopada 1918 r. wyprodukowano w Niemczech łącznie 1100 samolotów DFW. Samoloty DFW C-V, C-VI używane były przez Niemców i lotnictwo austro-węgierskie na wszystkich frontach I wojny światowej i po wojnie w Polsce, Włoszech i Turcji. Lotnictwo polskie miało na wyposażeniu od 1918 r. do 1923 r. ponad 20 samolotów DFW C-V i C-VI, z których 11 zdobyto podczas wyzwalania Małopolski i Wielkopolski przez polskie oddziały wojskowe. Kilka dalszych maszyn tego typu zakupiono w Niemczech za pośrednictwem niemieckich firm w Poznaniu. W Polsce samoloty DFW C-V i C-VI były wykorzystane głównie jako szkolno-treningowe w Wyższej Szkole Lotników w Ławicy pod Poznaniem i w mniejszym stopniu w jednostkach liniowych, jako samolot obserwacyjno-bombardujący.

Samolot DFW C-V, C-VI był jednosilnikowym, dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji drewnianej. Silnik rzędowy Mercedes Benz o mocy 200—220 KM chłodzony cieczą. Uzbrojenie: (wersja obserwacyjno-bombardująca) — 2 zsynchronizowane k. masz. Spandau, Parabellum lub Schneider kal. 7,62 mm oraz bomby o łącznym ciężarze 100 kg.

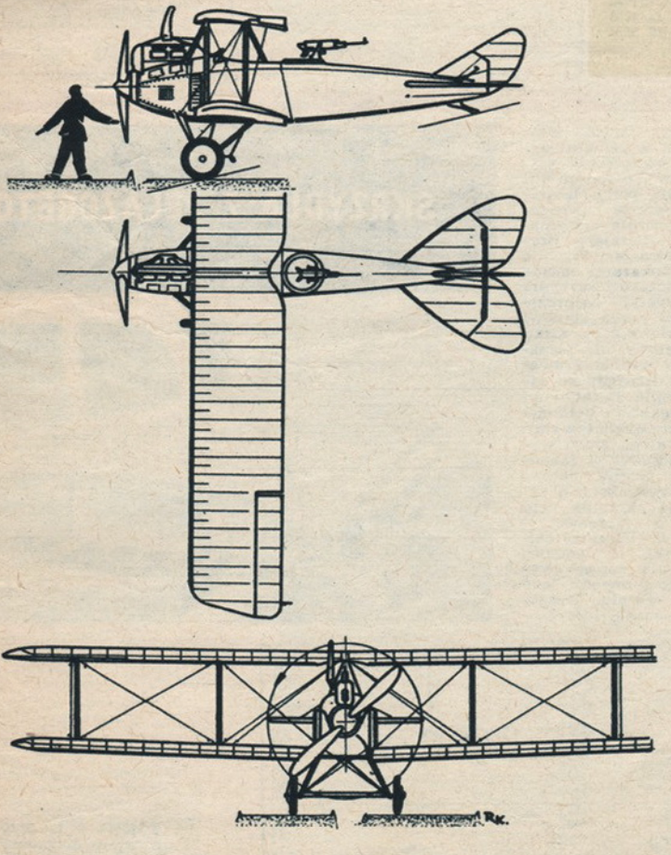
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,40 m, długość — 7,78 m, wysokość — 3,25 m, pow. nośna — 32 m².

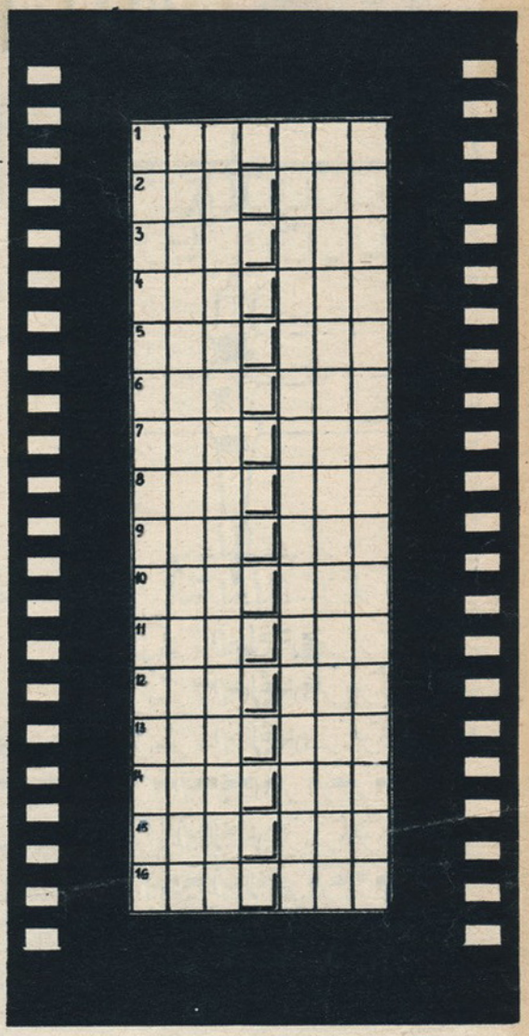
Ciężary: Ciężar własny — 620 kg, ciężar całkowity — 990 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 175 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość min. — 65 km/h, pułap — 6400 m, zasięg — 550 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



LITERÓWKA



Do poziomych rzędów danej figury wpisać 16 wyrazów siedmioliterowych o poniższych znaczeniach. Oznaczony rząd pionowy da rozwiązanie — tytuł filmu o tematyce lotniczej.

Znaczenie wyrazów: 1 — radziecki konstruktor rakiet i statków kosmicznych (zmarł w 1966 roku); 2 — ciało niebieskie nie świecące własnym światłem (np. Ziemia, Jowisz itp.); 3 — belka nośna, która przejmuje siły działające na skrzydło samolotu; 4 — pilot radziecki zwyciężył w VI Samolotowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji (Hullavington — 1970); 5 — miasto, w którym znajduje się Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich; 6 — kawałki żelaza, odrywające się od bomby w czasie eksplozji; 7 — powstają w wyniku spalania się mieszanki w cylindrze silnika; 8 — stosowane w lotnictwie tworzywo sztuczne, którego podstawowym składnikiem jest włókno szklane; 9 — polski pilot myśliwski (ur. 1915), walczył na Zachodzie, autor książki „Czarne Krzyże nad Polską"; 10 — samolot, który może lądować i startować na wodzie i na lądzie; 11 — zjawisko wysuwania się samolotu na zewnątrz zakrętu, powstaje przy zbyt małym przechyleniu samolotu w stosunku do wychylenia steru kierunkowego; 12 — przyrząd otwierający samoczynnie czaszę spadochronu; 13 — ojczyzna braci Montgolfier (zbudowali balon napełniony rozgrzanym powietrzem); 14 — miasto w województwie lubelskim, w którym produkuje się śmigłowce; 15 — podejmuje ją pilot w obliczu grożącego niebezpieczeństwa, inaczej: postanowienie; 16 — służy do gaszenia pożaru na pokładzie samolotu.

Opracował:
Edward Żytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do dnia 17.I.1971 rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Literówka".

ROZWIĄZANIE „SYNTEZY KRZYŻÓWKOWEJ" Z NRU 50 Z 13 GRUDNIA 1970 R.

Hasło: LĄDOWANIE „ŁUNY" NA KSIĘŻYCU.

Wyrazy pomocnicze: lądowisko, „Łunnik", Gagarin, dywan, kula, wyprawa, osiągi, Słońce, nagroda, próżnia, wręga, loty.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Zdzisław Maćkowiak** — Stare Bojanowo, ul. Główna 18, pow. Kościan; **Ilona Morawiec** — Gdynia, ul. Czołgistów 36/4; **Dariusz Pawlak** — Łódź 25, ul. Chryzantem 4 m. 73.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

NIKOŁAJ N. DIAKONOW Moskwa A-239, Linoborskij pr., dom 16, kw. 8. Związek Radziecki. Ma lat 18 i jest uczniem technikum lotniczego. Interesuje się techniką lotniczą, szczególnie śmigłowcami oraz samolotami pionowego i krótkiego startu i lądowania. Pragnie korespondować na interesujące go tematy. Ma nadzieję, że poprzez korespondencję będzie mógł zdobyć niektóre dane interesujących go konstrukcji. Oczywiście sam chętnie podzieli się posiadanymi już danymi.

★

ZBIGNIEW KUCZYŃSKI — Warszawa, ul. Hoża 39 m. 80. Jest modelarzem lotniczym. Kolekcjonuje modele samolotów w skalach 1:100, 1:72, 1:33. Pragnie korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach. Obecnie poszukuje kamuflażu samolotu PZL P-11 w Grecji, Turcji, Bułgarii i Rumunii.

★

JÓZEF PISARCZYK — Leżajsk, ul. Rynek 20. Internat. Jest uczniem Zasadniczej Szkoły Zawodowej. Interesuje się lotnictwem, szczególnie konstrukcjami amatorskimi. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", czyta wiele literatury lotniczej, zbiera modele lotnicze. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

★

LESZEK KACZMARSKI — Żary, k. Zagania, ul. Pokoju 6/16. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem, szczególnie wojskowym. Zbiera dane wojskowych samolotów państw zachodnich. M. in. pragnie uzupełnić dane o samolotach francuskich typu „Mirage". Chciałby korespondować na interesujące go tematy z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

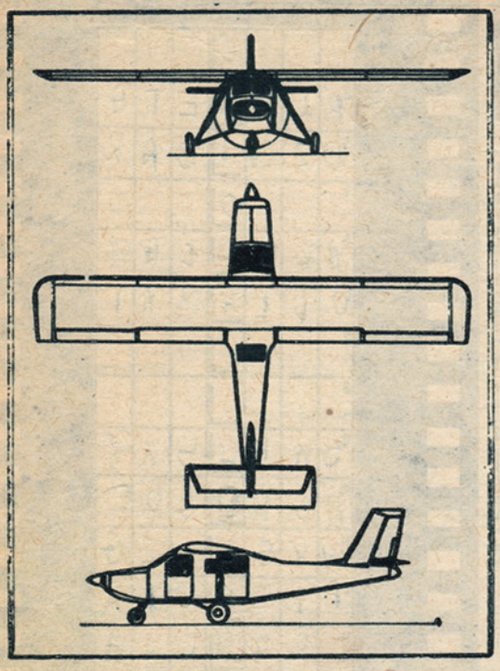
★

MAREK MARCINIAK — Prabuty, ul. Świerczewskiego 4, pow. Iława. Ma lat 14, jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem, należy do modelarni lotniczej. W przyszłości pragnę zostać pilotem w lotnictwie sanitarnym lub gospodarczym. Chciałby w związku z tym dowiedzieć się możliwie najwięcej o tym zawodzie oraz o drodze jaką należy przebyć, by zostać pilotem. Ma nadzieję, że korespondencja z przyjaciółmi pozwoli mu uzyskać te wiadomości.

★

ANDRZEJ DENIS — Myślibórz, ul. Celna 3/3, woj. szczecińskie. Jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej. Pasjonuje się lotnictwem, czyta książki i czasopisma lotnicze, nie przepuszcza żadnego filmu o tematyce lotniczej. Szczególnie jednak interesuje go modelarstwo lotnicze oraz konstrukcje amatorskie. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z kolegami o podobnych zainteresowaniach. Chciałby m. in. uzyskać niektóre plany i dane modeli oraz konstrukcji amatorskich.

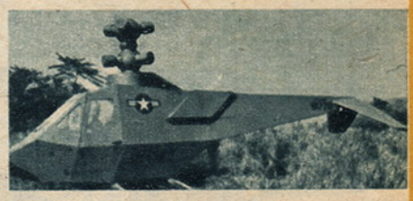
RAKIETA PO ŚWIECIE



NOWY SAMOLOT RUMUŃSKI

IS-24, to metalowy samolot gospodarczy (ciężar użyteczny — 700 kg) z silnikiem Lycoming IO-540--G1C5 o mocy 290 KM. Zabiera 2 pilotów i 4 pasażerów. Może holować 2 szybowce, przewozić 2 chorych na noszach lub 4 skoczków spadochronowych. Może też służyć do celów fotografii lotniczej. Rozpiętość — 12,4 m, długość — 9,2 m, wysokość — 3,3 m, pow. nośna — 23,3 m². Ciężar własny — 1 240 kg, całkowity — 1 900 kg. Prędkość max. — 220 km/h, przelotowa — 200 km/h, min. — 82 km/h, wznoszenie — 4 m/s. Rozbieg — 240 m, dobieg — 140 m. Zasięg max. — 700 km. Zakończenie budowy prototypu IS-24 nastąpiło na przełomie roku 1970—71. Zwraca uwagę płat wyposażony w urządzenia supernośne.

ŚMIGŁOWCE POLA WALKI



Doświadczenia ostatnich lat wskazują na rosnącą rolę śmigłowców w operacjach militarnych. Zaczynają się szerzej pojawiać specjalne śmigłowce bojowe.

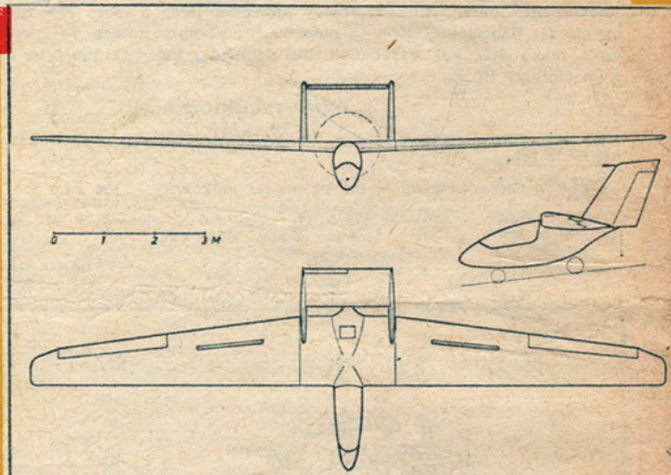
U góry (z lewej) i u dołu: Śmigłowiec 2+15-miejscowy S-67 „Blackhawk", który rozwinął prędkość 382 km/h (po torze o nachyleniu 5°). Ciężar całkowity — 10 000 kg. Płat pomocniczy o rozpiętości 5,83 m może służyć jako nośnik uzbrojenia zewnętrznego (do 3 600 kg).

Powyżej: Makieta 2-miejscowego opancerzonego śmigłowca rozpoznawczego Sikorsky-AARV. Wirniki nośne przeciwbieżne. Silnik turbinowy PT6. Pancerz ma chronić załogę i śmigłowiec przed ogniem piechoty.

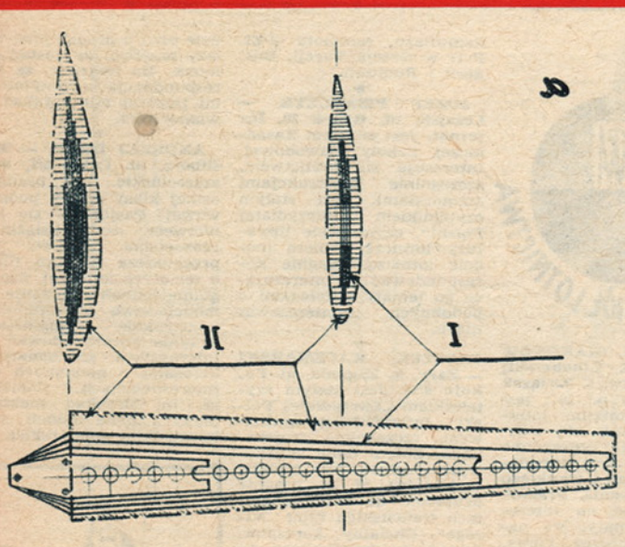
MOTOSZYBOWIEC

Zespół „Akaflieg" studentów politechniki w Stuttgarcie (NRF) zbudował i oblatał nowy 1-miejscowy motoszybowiec fs-26.

Rozpiętość — 12,6 m, długość — 3,61 m, pow. nośna — 13,2 m², wydłużenie — 12, profil płata — Eppler 515. Ciężar własny — 250 kg, całkowity — 360 kg. Doskonałość max. (obliczeniowa) — 38 przy prędkości 90 km/h. Prędkość max. dopuszczalna — 220 km/h, min. 72 km/h. Rozbieg — ok. 200 m. Wznoszenie — 2,5 m/s. Ponowny rozruch silnika w powietrzu wymaga straty wysokości lotu rzędu 80—90 m. Silnik 2-suwowy F10 „Solo-Hirth" ze śmigłem pchającym. Moc — 28 KM przy 5000 obr/min i 19 KM przy 4000 obr/min.



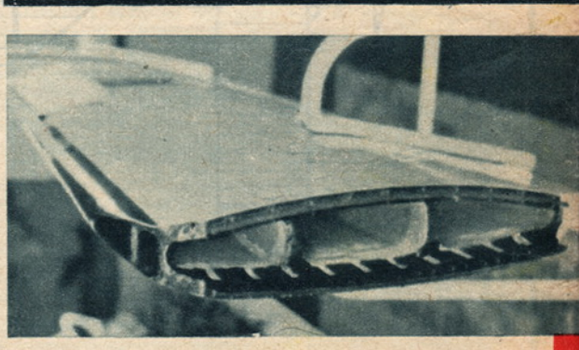
SKRZYDŁA Z ŻELAZOBETONU

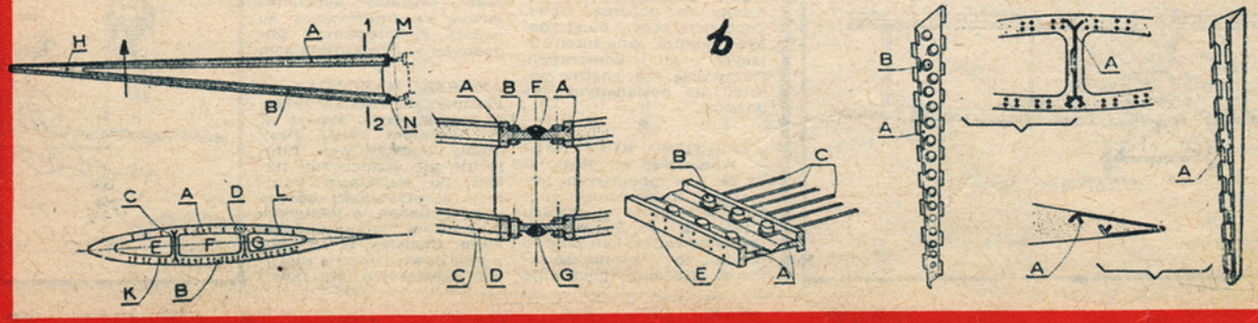


Projekt budowy tanich konstrukcji lotniczych z żelbetu sięga lat II wojny światowej. Najpierw próbowano w ten sposób budować skrzydła dla bomb latających BV-246. W okresie powojennym żelbetowe skrzydła otrzymały francuskie cele latające Breguet Br-910 oraz ECA-56 i 57.

Na rysunkach pokazano zasadę konstrukcji lotniczego skrzydła żelbetowego. W wersji najprostszej (rys. a). Jego rdzeń stanowi dźwigar płaski złożony z kilku warstw blachy stalowej (I) zespawanych punktowo wzdłuż krawędzi co ok. 30 mm. Dźwigar po zawieszeniu w formie negatywnej jest zalewany lekkim betonem (II) komórkowym (magnezowym). Próby użycia zwykłego gipsu wykazały pewne trudności w zachowaniu właściwego profilu płata.

Na zdjęciu oraz rysunkach b widzimy konstrukcję skrzydła celu latającego Br-910 o rozpiętości — 4 m, długości — 5 m i ciężarze całkowitym — 1 440 kg. Pracochłonność budowy płata z żelbetu wynosi ok. 30% pracochłonności jego odpowiednika z metalu. Koszty materiałowe są znacznie niższe.





Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Aerokurier", „Flug Revue", „Der Flieger".

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

LOT NOWINY

NR 108 ● STYCZEŃ 1971

WIELKI SUKCES CAŁEJ ZAŁOGI

Tow. Piotr Jaroszewicz
Wicepremier Rządu PRL

W imieniu załogi Polskich Linii Lotniczych LOT mamy zaszczyt złożyć Towarzyszowi Premierowi meldunek o pełnym wykonaniu w dniu dzisiejszym zadań planowych na rok 1970.

Do dnia dzisiejszego Polskie Linie Lotnicze LOT wykonały pracę przewozową określoną w planie rocznym — **64.000.000** tonokilometrów.

Planowaną roczną pracę przewozową w lotach zagranicznych wykonano już w dniu 28 listopada bieżącego roku.

Polskie Linie Lotnicze LOT przewiozły do dnia dzisiejszego ogółem **919.000** pasażerów, w tym na liniach zagranicznych **308.000** osób, czyli **7000** pasażerów ponad plan roczny.

Załoga Przedsiębiorstwa zapewnia Towarzysza Premiera, że do końca 1970 r. wykona roczne zadania planowe w **104%** przewożąc ogółem **950.000** pasażerów.

DYREKTOR
mgr inż. Włodzimierz Wilanowski
I SEKRETARZ KOMITETU ZAKŁADOWEGO PZPR
Krzysztof Mularuk
PRZEWODNICZĄCY RADY ZAKŁADOWEJ
Józef Jagliewicz

Warszawa, dnia 5 grudnia 1970 roku

WICEPREZES RADY MINISTRÓW
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
PIOTR JAROSZEWICZ

Warszawa, dnia 9 grudnia 19 70 r.

Dyrekcja, Komitet Zakładowy PZPR
i Rada Zakładowa
Polskich Linii Lotniczych Lot

Z dużym zadowoleniem przyjąłem do wiadomości Wasz meldunek o przedterminowym wykonaniu przez Załogę Polskich Linii Lotniczych Lot zadań przewozowych planowanych na rok 1970.

Cieszy mnie również złożone przez Was zapewnienie, że dołożycie maksymalnego wysiłku w celu uzyskania jeszcze do końca bieżącego roku jak najlepszych wyników eksploatacyjnych.

Korzystając z tej okazji pragnę tą drogą przekazać całej Załodze Polskich Linii Lotniczych Lot, a zwłaszcza personelowi latającemu, Kierownictwu przedsiębiorstwa, Komitetowi Zakładowemu PZPR i Radzie Zakładowej słowa podziękowania i uznania za ofiarną i pełną poświęcenia pracę i uzyskane osiągnięcia.

Jestem głęboko przekonany, że Załoga Polskich Linii Lotniczych Lot swą pracą i oddaniem sprawie, której służy, jak i dzielną rozwagą - której dawała już niejednokrotnie dowody - nadal będzie chlubnie rozsławiać imię polskiego lotnictwa cywilnego.

Życzę serdecznie wszystkim pracownikom zatrudnionym w przedsiębiorstwie Polskie Linie Lotnicze Lot dalszych osiągnięć w pracy zawodowej i wszelkiej pomyślności w życiu rodzinnym.

To było dokładnie 5 grudnia 1970 r. W tym dniu mogliśmy złożyć meldunek o wykonaniu planowych zadań Polskich Linii Lotniczych LOT w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Reprodukujemy powyżej dwa pisma, które nie wymagają chyba żadnego komentarza.

Cieszy nas ten sukces, gdyż jest wyrazem pełnej mobilizacji całej załogi: personelu latającego i kierowców, sprzątaczek i pracowników administracji, reprezentantów za granicą i kierownictwa, **nas wszystkich.**

Przy wręczaniu odpowiedniego meldunku ministrowi Komunikacji inż. M. Zajfrydowi (na zdjęciu – pierwszy z lewej), dyrektor PLL LOT mgr inż. W. Wilanowski podkreślił szczególnie dobitnie ten wysiłek wszystkich pracowników przedsiębiorstwa.

Przedterminowe wykonanie zadań to równocześnie istotny element mobilizujący do dalszych wysiłków. Jesteśmy głęboko przekonani, że 1971 rok – mimo zwiększonych zadań – pozwoli nam zapisać na swym koncie milion przewiezionych pasażerów.

A dynamika naszych przewozów systematycznie wzrasta. Warto tu przypomnieć, że na pierwszy milion po wojnie LOT pracował całe 10 lat. Na drugi milion – 6, na trzeci – 4 lata, a na piąty już tylko 15 miesięcy! Nie bez znaczenia jest tu także okoliczność, że nasze rezultaty osiągnięte zostały przede wszystkim na drodze wzrostu wydajności pracy, a tylko w nieznacznym stopniu w wyniku wzrostu zatrudnienia.

REPREZENTANCI RADZĄ

W dniach 14 — 17 grudnia 1970 r. odbyła się w Warszawie narada zagranicznych reprezentantów PLL LOT, na której omówiono dotychczasową pracę naszych przedstawicieli za granicą oraz przedyskutowano zadania na najbliższy okres. Zmiany w modelu gospodarczym oznaczają także konieczność dokonania odpowiedniej korekty w metodach naszej pracy. Narada przyniosła wiele ciekawego materiału, który pozwala mieć nadzieję, że coraz większym obowiązkom potrafimy podołać. A oto, co nam powiedzieli czterej reprezentanci.

Edward Kolendo Moskwa

Związek Radziecki przeżywa ofensywę turystów. Olbrzymi port Szeremietiewo dosłownie pęka w szwach i w tej chwili trwa jego przebudowa i rozbudowa. Gospodarze chcą, by stanowił on ostatnie słowo techniki i odpowiadał najwyższym standardom międzynarodowym.

Placówka nasza jest w pewnym sensie dość nietypowa, gdyż obok normalnych czynności handlowo-eksploatacyjnych spadają na nas ważne zadania, wynikające z faktu, iż nasz sprzęt lotniczy pochodzi wyłącznie z tego kraju. Nie bez znaczenia jest także okoliczność, że nasze więzy polityczno-gospodarcze z Krajem Rad powodują konieczność stałych i bardzo licznych kontaktów na różnych szczeblach, co nakłada na nas dodatkowe obowiązki.

Zbigniew Nawrot — Madryt

W Hiszpanii jestem bardzo krótko, ale mogę już stwierdzić, że współpraca z IBERIA układa się dobrze. Nasze biuro (na VI piętrze) jest bardzo estetyczne i wygodne. Pracuję w towarzystwie innych linii lotniczych. Tuż przed świętami zabłyśnie spory neon LOTU, widoczny z dużej odległości. Madryt jako port dolotowo-tranzytowy dla ruchu południowoamerykańskiego i zachodniej Afryki jest dla naszej sieci bardzo ważnym punktem. Sądzę, że są także pewne szanse pozyskania ruchu lokalnego, zwłaszcza wśród handlowców, grup sportowych i studenckich.

Zbigniew Kiszczak — Londyn

Rok miniony stanowił w pewnym sensie rok przełomowy w turystyce brytyjskiej do Polski. Ostatnio podjęliśmy szereg decyzji i ustaleń, które spowodują wzrost turystyki samolotowej do naszego kraju. Już w zimie bieżącego roku zostaną wprowadzone znaczne obniżki cen wycieczek oraz znacznie wzbogacono ich program.

Latem planujemy dużą akcję wspólnie z biurem „Fregata Travel", obejmującą ok. 2 000 pasażerów. Będą to loty charterowe z lądowaniami w Katowicach, by odciążyć Warszawę. Zresztą południe Polski dysponuje dobrą bazą turystyczną.

Bogdan Wołowicz — Belgrad

Jugosławia jest ważnym rynkiem turystycznym Europy. Ale obywatele tego ciepłego kraju raczej rzadko wybierają się na urlop do Polski. Dlatego w naszej pracy szczególny nacisk położyliśmy na przewozy towarowe. Nasze obroty na tym odcinku wykazują zresztą systematyczny wzrost. I tak, gdy w 1968 r. przewieźliśmy niewiele ponad 3 tony frachtu, to w następnym już ponad 187. W okresie od kwietnia do paź. dziernika 1970 r. przewieźliśmy z Jugosławii do Polski ponad 48 ton ładunków. Duży wśród nich udział mają części samochodowe, wysyłane w ramach umów kooperacyjnych pomiędzy FSO i Crveną Zastavą. Ostatnio coraz więcej przewozimy także leków.

MŁODZI

Rok miniony był okresem wzmożonej działalności zakładowej organizacji ZMS w PLL LOT. Jest ona jedną z najliczniejszych i najefektywniej działających organizacji na terenie Warszawy. Najważniejszymi kierunkami w ciągu 12-letniej działalności była praca ideowo-wychowawcza, ekonomiczno-produkcyjna, a także organizacja życia kulturalnego i sportowo-turystycznego.

Ciężar pracy ideowo-wychowawczej spoczywa na aktywności dwóch placówek szkoleniowych: wieczorowej Szkole Aktywu i Wszechnicy Społeczno-Politycznej, których kierownikami są kol. Wanda Bronisz i kol. Wojciech Dąbkowski. ZMS podejmował także cenne inicjatywy ekonomiczne, jak np. organizację różnych form współzawodnictwa pracy, rozwoju postępu technicznego i racjonalizacji, a także wynalazczości w ramach Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. Przedstawiciele zakładowej organizacji biorą czynny udział w obradach KSR-ów, a wiele postulatów i wniosków przedstawionych przez Zarząd Zakładowy zostało zatwierdzonych do realizacji.

Godnym podkreślenia zamierzeniem jest podjęcie problematyki społeczno-zawodowej adaptacji młodzieży oraz powszechny przegląd jej kwalifikacji zawodowych. Organizacja wolnego czasu zajmuje się komisja d/s kultury, która przejęła od Rady Zakładowej praktycznie całą działalność kulturalno-rozrywkową. Komisja kierowana przez kol. kol. Kuran i E. Nowak jest jedną z najbardziej prężnych sekcji. Dużą wagę przywiązuje się do upowszechnienia kultury fizycznej wśród młodzieży (i nie tylko) naszego przedsiębiorstwa, osiągając zupełnie dobre wyniki, czego najlepszym przykładem może być bardzo dobra drużyna siatkówki prowadzona przez kol. K. Majewskiego.

Ważną pomoc w rozwijaniu inicjatyw młodych stanowi serdeczne podejście ze strony kierownictwa przedsiębiorstwa tak i Komitetu Zakładowego PZPR. Zarówno tow. Krzysztof Szularuk — I Sekretarz KZ, tak i tow. Magnus Hedemann — z-ca dyrektora d/s handlowych, udzielają niezwykle cennych rad i wskazówek, inspirując niejednokrotnie nowe formy działalności.

KAPITAN SUŁECKI i TU-154

Na warszawskim lotnisku wylądował pasażerski samolot odrzutowy średniego zasięgu Tu-154. Środki masowego przekazu dość szczegółowo informowały o wszystkich jego zaletach i możliwościach. My ze swej strony tylko dodajmy, że w czasie próbnego lotu nad Warszawą samolot pilotował doświadczony kapitan Włodzimierz Sułecki, pięciokrotny milioner powietrzny PLL LOT. W krótkiej rozmowie podkreślił on duże zalety prowadzenia maszyny, które zapewniają nowoczesne rozwiązania sterowania i eliminacja wyczuwalności oporów aerodynamicznych. Dzięki wysokiej mechanizacji skrzydeł osiągnięto także dużą zwrotność samolotu. Obecna na pokładzie w czasie tego krótkiego lotu stewardessa PLL LOT Barbara Biedroń stwierdziła, że konstruktorzy dobrze rozwiązali miejsca do pracy, zapewniając znacznie większą wygodę niż w innych samolotach, na których dotąd pracowała.

Równie pozytywne opinie o nowym dziecku sławnej pracowni A. N. Tupolewa przekazali nam kpt. Z. Nakonieczny oraz M. Fortuński, którzy również uczestniczyli w tym krótkim rejsie.

Poza Polską samolot był również demonstrowany w innych krajach demokracji ludowej, o czym interesująco i wyczerpująco informował nas inż. L. Jumaszew. Na naszych zdjęciach okazały, długości prawie 48 metrów samolot Tu-154 na lotnisku warszawskim oraz kapitan W. Sułecki w czasie prowadzenia samolotu nad Warszawą.

CACKO

Do walorów turystycznych Warszawy przybył od roku Międzynarodowy Dworzec Lotniczy. Teraz niektórzy prorokują, że w starym Krakowie obok Wawelu, Sukiennic i Floriańskiej Bramy przybędzie nowe biuro miejskie PLL LOT. Krakowskie gazety w tytułach piszą: „Takiego salonu recepcyjnego jeszcze w Polsce nie było", że jest to „niewątpliwie jedno z najciekawszych rozwiązań wnętrza tego typu placówki w skali kraju na pewno, a może i w skali europejskiej".

Trudno oczywiście stwierdzić, czy dziennikarze krakowscy nieco nie przesadzili. Dlatego prezentujemy naszym czytelnikom kilka zdjęć zrobionych przez naszego fotoreportera tuż przed otwarciem. Oczywiście serdecznie namawiamy do dokonania osobistej „inspekcji", gdyż czarno-białe zdjęcia nie są w stanie oddać wielu istotnych szczegółów.

Dodajmy jeszcze, że projekt powstał w Miejskim Biurze Projektów, w pracowni inż. J. Jaszczurowicza. Głównym projektantem jest arch. Andrzej Kurkiewicz, również autor projektów wnętrz i mebli, a także wraz z inż. arch. M. Zielińskim rozwiązania projektu architektonicznego. Natomiast bardzo ciekawy w koncepcji projekt oraz wykonanie przestrzennej kompozycji w metalu jest dziełem arch. L. Pędziałka, a kompozycja ceramiczna art. plastyka W. Skulicza.

Powierzchnia użytkowa lokalu zajmuje 480 m kw., z czego 160 m kw. przeznaczonych jest na część recepcyjną (kilka stanowisk informacji, kasy, poczekalnia, przechowalnia bagażu, dalekopis, kabina telefoniczna) pięknie wyłożoną płytami marmurowymi, o ścianach licowanych szlachetną okładziną drewnianą. Całość kolorystycznie utrzymana w odcieniach bieli. Portale drzwiowe i okienne wykonane są z antykorodalu. Oświetlenie – świecący sufit na całej prawie powierzchni. Bardzo ciekawie również rozwiązana jest sprawa informacji wizualnej, uzupełnionej tzw. informacją dźwiękową.

1971

NOWY Rok 1971 chcemy dzisiaj — może trochę późno, ale usprawiedliwia nas miesięczny cykl produkcyjny — przywitać kartką z nowego kalendarza, którego autorem jest znany plastyk Janusz Grabiański. Wybraliśmy planszę ze stewardessą, by poniżej pokazać Danutę Majewską, jedną z tych dziewcząt, które były inspiracją dla plastyka.

Nowy Rok pragniemy także przywitać wraz z Ireną Karel, popularną polską aktorką, która jest częstym gościem na pokładach naszych samolotów. „Zawsze latam, bo to bardzo lubię i polecam gorąco wszystkim Czytelnikom u progu Nowego Roku".

IATA

Na 26 Dorocznym Zgromadzeniu IATA, które odbyło się w październiku 1970 r. w Teheranie, prezydentem-elektem IATA na okres 1971/1972 został wybrany p. Floyd D. Hall, dyrektor towarzystwa amerykańskiego Eastern Airlines, P. Hall obejmie to stanowisko na 27 Walnym Zgromadzeniu, które odbędzie się 15 listopada 1971 w Honolulu.

★

Nowym, 107 członkiem rzeczywistym IATA, zostało towarzystwo lotnicze Ariana Afghan Airlines, z siedzibą w Kabulu. Obsługuje ono linie łączące Kabul z Londynem, Frankfurtem, Moskwą, Istambułem, Bejrutem i New Delhi oraz wewnętrzne linie w Afganistanie. Założone w roku 1955, dysponuje następującymi typami samolotów: Boeing-727, DC-6, Convair-440 i DC-3.

★

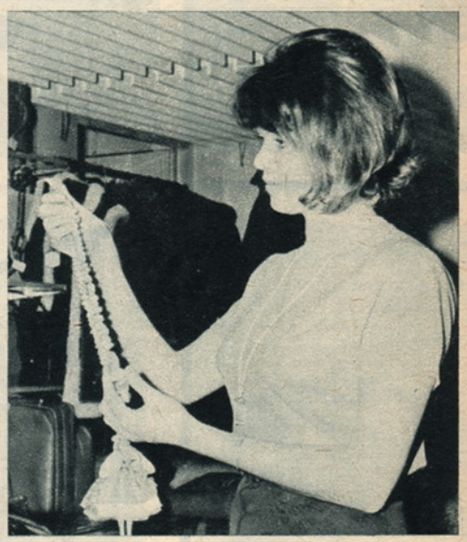
W materiałach rozsyłanych przez biuro prasowe IATA pojawiają się ostatnio artykuły na temat metod przekonywania społeczeństwa do korzystania z podróży lotniczych. Jedną z najtrudniejszych przeszkód w tej akcji jest opór psychiczny spotykany zwłaszcza wśród starszego pokolenia, reprezentującego warstwy najzamożniejsze. Opór ten wywodzi się głównie z przekonania, że w samolocie pasażer jest zdany na łaskę losu. W samochodzie natomiast, mimo że nie jest to najbezpieczniejszy środek lokomocji, człowiek czuje, że jest panem sytuacji. W powietrzu nie tylko nie panuje nad sytuacją, ale nawet nie widzi ludzi, którzy sprawują kontrolę nad właściwym przebiegiem lotu, a nawet gdyby mógł ich widzieć, nie ma sposobu sprawdzenia, czy robią to właściwie. Najlepszym sposobem złagodzenia tego niepokoju i napięcia odczuwanego zwłaszcza przez ludzi nerwowych są częste i nadawane w pogodnym tonie informacje z kabiny pilotów oraz wyposażenie kabiny jak najbardziej zbliżone do wnętrza domowego. Innymi słowy: na pokładzie samolotu pasażer winien być stale informowany o sytuacji, a w kabinie pasażerskiej winna panować absolutnie przytulna atmosfera, pozbawiona wszelkich elementów „technicznych".

PANI DANUSIA

W poprzednim numerze „LOT Nowin" pisaliśmy o pani kierowniczce. Dzisiaj pragniemy przedstawić naszym Czytelnikom stewardessę, Danutę Majewską. Ta sympatyczna, młoda dziewczyna pracuje w PLL LOT już od pięciu lat. Absolwentka Studium Stenotypii i Języków Obcych, popularnej warszawskiej szkoły pomaturalnej, włada biegle językiem francuskim i angielskim. Stale uśmiechnięta, zawsze pełna ruchu i energii.

— Lubię sport, a w szczególności łyżwy i pływanie. Zima nie jest wprawdzie moją ulubioną porą roku, bo nie tylko utrudnia nam ona pracę, ale i pasażerów naraża na różne niewygody. Czego bym sobie życzyła u progu Nowego Roku? Zawsze dużo słońca, wielu ciekawych rejsów i wyłącznie zadowolonych pasażerów. Mam także nadzieję, że rok 1971 przyniesie wreszcie międzynarodową konwencję, która położy kres wszelkim poczynaniom piratów powietrznych.

To piękne życzenia! Dodajmy jeszcze od siebie, że nie tak dawno pani Danka uczestniczyła w Międzynarodowym Spotkaniu Stewardess w Budapeszcie, gdzie spotkała się z dobrym przyjęciem.



Zdjęcia w numerze:
Marian Kobrzyński i Janusz Czerniak

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 2 (1018) z dnia 10 stycznia 1971 roku „Skrzydlatej Polski".